GUÍA DEL PAISAJE HISTÓRICO URBANO DE SEVILLA

DOCUMENTOS DE TRABAJO



ESTUDIO TEMÁTICO 05

LOS PAISAJES HISTÓRICOS DE LA PRODUCCIÓN EN SEVILLA

Julián Sobrino Simal



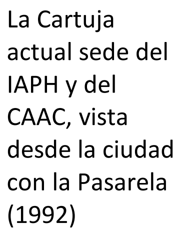
Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

ÍNDICE

La Cartuja, dibujo de Richard Ford, 1830

Factura de la Fábrica de Cerámica Pickman (1868)

Entrada de trabajadores a la Fábrica de cerámica Pickman (aprox.1910)



La Cartuja actual sede del IAPH y del CAAC, vista desde la ciudad con la Pasarela (1992)

La Cartuja Fábrica de Cerámica Pickman como Paisaje histórico urbano de la producción

1. BASES /PUNTOS DE PARTIDA

Este estudio sobre los Paisajes Históricos de la Producción en Sevilla (PHPS) parte de la definición que para el Paisaje Histórico Urbano (PHU) propone la Dirección Técnica del Proyecto[1] como: "*el conjunto de edificaciones, estructuras y espacios abiertos insertos en un contexto urbano, cuya cohesión y valores están reconocidos desde el punto de vista arqueológico, arquitectónico, antropológico, histórico, científico, estético, ecológico y sociocultural*".

Para el caso concreto del Estudio Piloto (EP) sobre los Paisajes Históricos de la Producción en Sevilla la caracterización del PHU se sustenta en el artículo 12 de la Declaración de Viena sobre la Conservación de los Paisajes Históricos Urbanos[2] donde se subraya la necesidad de entender la ciudad: "*a partir de una evolución gradual de la ordenación del territorio integrada por las condiciones ambientales y topográficas donde se expresan los valores económicos y socioculturales inherentes a cada sociedad*" .

El equipo coordinador del proyecto ha diferenciado los diez Estudios Piloto en dos grupos: uno de carácter instrumental (orientado a generar herramientas utilizables por el Plan de Gestión) y otro de carácter patrimonial (discursivo y orientado al análisis de la ciudad desde el punto de vista del paisaje). El Estudio Piloto sobre los Paisajes Históricos de la Producción se encuadra en el segundo grupo de los EP de carácter discursivo y aparece muy relacionado con el EP denominado Arquitectura y paisaje en la ciudad de Sevilla (referencias contemporáneas.

1.2. Materializar la historia y desmaterializar el patrimonio

Según el Memorandum de Viena los Paisajes Históricos Urbanos están constituidos: "*por las conexiones significativas, físicas, funcionales, visuales y asociativas, de las tipologías y morfologías históricas*" y que, en nuestro caso de los espacios industriales, nos han de permitir su conservación, su interpretación y su activación con el objetivo de *materializar la Historia* en su complejidad y en su representatividad. Los campos de conocimiento, con sus metodologías específicas, que tienen por objeto de estudio el patrimonio cultural en el espacio y en el tiempo nos han de permitir construir una narración crítica y renovada que, entre otras funciones y significados, nos sirva para *desmaterializar el patrimonio* haciendo visibles tanto la complejidad de su contexto original como su carácter plural, evolutivo y procesual.

El planteamiento conceptual que inspira este estudio no consiste en presentar como surge de la Historia el patrimonio cultural, sino como el patrimonio cultural se expresa en la Historia. Ya que toda obra de creación, cualquier monumento o conjunto patrimonial, constituyen un proceso abierto, un acceso crítico a la información sobre el pasado, que nos ayudan a identificar las tensiones que se han producido entre el

[1] Paisaje Histórico Urbano en las Ciudades Patrimonio Mundial [indicadores para su conservación y gestión] Formulación de un Plan de Gestión del Paisaje Histórico Urbano de la ciudad de Sevilla. Fase 1 avance de los estudios piloto, Sevilla 29/07/2009

[2] Memorandum de Viena (2005) "Patrimonio Mundial y Arquitectura Contemporánea. Gestionando el Paisaje Urbano Histórico"

tiempo, el espacio y la memoria y, para el caso de los espacios de la producción, entre la técnica, el medio y la sociedad.

La investigación sobre los paisajes históricos de la producción tiene por objeto develar el marco socio-espacial de las relaciones mantenidas entre la industria, el territorio y la sociedad. Relaciones que, como sabemos, han sido siempre muy conflictivas en el largo periodo que va desde la fase paleotécnica de las artesanías manuales hasta la fase neotécnica[3] de las tecnologías mecanizadas, oscilando esos conflictos entre grados tan diversos como los que van desde la aceptación indiscriminada de los *logros del progreso* hasta su rechazo frontal. Proceso que, históricamente, ha generado una serie de opuestos en tensión (tabla 1) y que, según su enfoque de resolución -positivo o negativo-, nos permite evaluar el modelado del territorio y su transformación en un espacio social que hoy podemos observar, ver, describir y caracterizar como un paisaje cultural.

OPUESTOS EN TENSIÓN				
HÁBITAT VS. TRABAJO	TÉCNICA VS. MEDIOAMBIENTE	SOCIEDAD VS. TECNOLOGÍA	RURAL VS. URBANO	LEY VS. PROTESTA
ENFOQUES POSITIVOS				
URBANISMO DE MEDIACIÓN	ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD	ÉTICA DE LA TECNOLOGÍA	EQUILIBRIO GLOBAL / LOCAL	POLÍTICA SOCIAL INTEGRADORA
ENFOQUES NEGATIVOS				
URBANISMO DE ESPECULACIÓN	CRISIS ECOLÓGICA	ALIENACIÓN POR LA TECNOLOGÍA	DESEQUILIBRIOS TERRITORIALES	DESIGUALDAD SOCIAL

Tabla nº 1 (elaboración del autor)

Esta constatación del rol conflictivo que han jugado, y juegan, las actividades económicas en el marco territorial implica retomar, de manera renovada, el impulso de las corrientes críticas que sobre la historia urbana aparecieron en los años sesenta y setenta del siglo XX (Aldo Rossi, Carlo Aymonino, Philippe Panerai, Manuel de Solá-Morales, Henri Lefebvre, Michel Foucault, Lewis Munford…) para pensar críticamente el territorio, generando un *pensamiento histórico* fuerte y coherente sobre la ciudad, en nuestro caso la ciudad de Sevilla, mediante una caracterización patrimonial que sea el resultado de su verdadero carácter histórico y no, meramente, de una suma aleatoria de diversos fragmentos urbanos.

A esta situación hay que añadir las carencias que la historia urbana tiene respecto de la dimensión industrial de las ciudades ya que, en numerosos casos, los espacios de la producción no son considerados como parte de la ciudad, que es entendida sólo desde sus funciones residenciales o representativas, ignorando todo aquello que tenga que ver con la industria, que siempre será periferia, interior o exterior, pero periferia a fin de cuentas y, donde lo industrial aparece anecdóticamente vinculado a alguna barriada, colonia obrera, estación ferroviaria, mercado o edificio fabril proyectado por algún arquitecto de prestigio. Las escasas relaciones existentes entre la historia económica y la historia urbana constituyen uno de los déficits para el reconocimiento de las funciones y el protagonismo que las actividades económicas han tenido en la

[3] Mumford, Lewis: Técnica y civilización, Alianza Editorial, Madrid, 1997.

configuración de la ciudad y que en el caso de Sevilla es menos explicable dado el nivel de excelencia de la historiografía económica generada sobre esta ciudad e, incluso, de la constatada preocupación de algunos de estos autores por la propia historia urbana de Sevilla[4], situación que incide en la existencia de una estratigrafía patrimonial incompleta de esta ciudad, como sucede en una gran mayoría de ciudades con importantes bienes culturales, ya que no contamos todavía ni con una historia económica que haga un relato cohesionado de carácter diacrónico, ni tampoco con una historia urbana de carácter sistémico, carencias especialmente llamativas para el periodo contemporáneo, que integren sintéticamente los actuales relatos parciales, en lo cronológico, o específicos, en lo temático, así como las últimas aportaciones metodológicas, en la historia de esta ciudad, de manera que permitiera la inclusión de los espacios de la producción (el patrimonio industrial) en el discurso patrimonial de Sevilla[5]. Hechos que inciden de una manera evidente en la precariedad y escasez de las políticas culturales y del planeamiento acerca de la tutela, la conservación y la gestión de los bienes industriales, transfiriéndose a los ciudadanos esa limitada percepción del escaso valor y representatividad de esos testimonios. A ello habría que añadir que, en los tiempos actuales en los que cada vez es más evidente la paradoja del *exceso de memoria sin memoria*[6], no sólo es necesario disponer de un pensamiento crítico sobre la ciudad, el sentido histórico[7], sino también disponer de un pensamiento cultural sobre la ciudad, el sentido patrimonial[8].

Por ello esta aportación al conocimiento y caracterización de los Paisajes Históricos de la Producción en Sevilla se plantea de manera experimental, ya que son todavía muchas las dudas tanto acerca de la metodología a aplicar como de los propios objetivos a alcanzar para poder valorar el rol que las actividades productivas han jugado en la conformación de la ciudad de Sevilla, sobre su dimensión urbana, social y simbólica, y el papel que las propias circunstancias territoriales han jugado en relación con su estructura económica, de infraestructuras, de comunicaciones o de mercado[9] para plantear, finalmente, un diagnóstico, de caracterización, de gestión y de valoración, de los paisajes históricos de la producción, que permita, si se comprueba su validez, seguir profundizando en esta línea de investigación.

---

[4] Me refiero a la abundante y valiosísima historiografía generada por los estudiosos de la economía sevillana como: Carande, R.; Domínguez, A.; Nadal, J.; Bernal, A. M.; Arenas, C.; Otte, E.; Martínez, J. I.; Florencio, A.; Tinoco, S.; Zambrana, J. A.; Zapata, A.; García-Baquero; o Collantes de Terán, A.

[5] Salvo las excepciones conocidas de la Reales Atarazanas, la Real Fábrica de Tabacos o La Cartuja Pickman, en las que ni siquiera, estos admirables ejemplos, gozan del pleno reconocimiento institucional y ciudadano como espacios industriales.

[6] Siempre es conveniente acudir al consejo de Paul Ricoeur, especialmente en su obra: La memoria, la historia y el olvido, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2004.

[7] Entendiendo por *histórico* la idea que este concepto encierra como modo de pensar (y de *ver*) las realidades sociales y sus huellas: M. Bloch: Apología para la historia o el oficio de historiado*r*, Fondo de Cultura Económica, México, 1996.

[8] Para conocer mejor el significado y los interrogantes del patrimonio véase la obra de Françoise Choay: Alegoría del patrimonio, Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 2007.

[9] Deben ser destacadas dos importantes contribuciones al entendimiento de Sevilla desde el territorio y desde la industria: Antonio González Dorado: Sevilla centralidad regional y organización interna de su espacio urbano, Ed. Moneda y Crédito (Servicio de Estudios del Banco Urquijo), Madrid, 1975; y la de José Almuedo Palma: Ciudad e industria. Sevilla 1850-1930, Diputación Provincial de Sevilla. Servicio de Publicaciones, Sevilla, 1996.

Es necesario hacer notar la pertinencia y oportunidad de este enfoque de análisis sobre los Paisajes Históricos de la Producción en Sevilla por dos razones. La primera de ellas responde a la constatación de que los paisajes de la producción no forman parte, todavía, de la caracterización patrimonial que se hace de las ciudades históricas[10], ya sea como espacio percibido, paisaje cultural, o como sistema patrimonial objeto de protección integral. Siendo este un hecho llamativo cuando comprobamos que numerosas ciudades incluidas en la red de Ciudades con Patrimonio Mundial disponen no sólo de importantes conjuntos históricos convencionales, valores por los que han obtenido su declaración, sino que también cuentan con estructuras productivas de gran interés arqueológico-industrial como son las tipologías arquitectónicas y de la ingeniería, los modelos de mercado tradicional o capitalista o las estructuras sociolaborales y de oficios, bienes patrimoniales que no han sido reconocidos como elementos de valor en esas ciudades. Algunos ejemplos de ciudades con patrimonio mundial que poseen elementos de interés industrial son las que aparecen en la tabla nº 2.

ÁREAS[11] GEOCULTURALES	**ALGUNAS CIUDADES DE LA OWCE DE INTERÉS PATRIMONIAL INDUSTRIAL**
ÁFRICA	El Cairo, Marrakech, Dakar, Saint-Louis, Harare, Zanzíbar
AMÉRICA LATINA Y CARIBE	Valparaiso, Buenos Aires, Potosí, Puebla, Ouro Preto, Trinidad, Panamá
ASIA Y PACÍFICO	Baku, Macao, Moscú,
ESTADOS ÁRABES	Damasco, Tel Aviv
EUROPA	Amsterdam, Berlín, Burdeos, Génova, Liverpool, Lyon, Oporto, Praga
NORTEAMÉRICA	Quebec

Tabla nº 2 (elaboración del autor)

Aunque también ha de hacerse notar, se verá reflejado a lo largo de este estudio, la tendencia cada vez más acusada hacia la inclusión de los testimonios de las actividades productivas, de la cultura del trabajo, en los procesos de patrimonialización de las ciudades, partiendo de un amplio consenso entre las instituciones culturales, los investigadores y, sobre todo, a partir de las demandas de los ciudadanos y de sus asociaciones en defensa del patrimonio industrial, en torno a proyectos que permitan la identificación patrimonial de una ciudad más representativa y plural. Sin embargo la mayoría de los bienes inscritos por UNESCO siguen estando desterritorializados, tanto en sus relaciones con la ciudad como con otros bienes industriales, ya que se protegen de forma aislada, objetualizada, sin producirse una caracterización contextualizada con los procesos de industrialización desarrollados en la ciudad en la que se encuentran (ver: tabla 3).

[10] Teniendo en cuenta que las ciudades que forman parte de la Organización de las Ciudades del Patrimonio Mundial (OWHC) son un total de 238, y que, son numerosos los casos en los que esas ciudades cuentan con un importante patrimonio industrial.

[11] Fuente: elaboración propia a partir de los datos proporcionados por The Organization of World Heritage Cities.

PAISES	INSCRIPCIONES EN LA LISTA DEL PATRIMONIO MUNDIAL DE LUGARES DE INTERÉS INDUSTRIAL / INFRAESTRUCTURAS
Alemania	1992 Minas de Rammelsberg y ciudad histórica de Goslar 1994 Fábrica siderúrgica de Völklingen 1996 Sedes de Bauhaus en Weimar y Dessau 2001 Complejo industrial de la mina de carbón de Zollverein en Essen
Austria	1998 La línea de ferrocarril de Semmering
Bélgica	1998 Los cuatro elevadores del Canal del Centro en La Louvière y Le Roeulx
Brasil	1980 Ciudad histórica de Ouro Preto
Chile	2003 Casco Histórico de la Ciudad Puerto y los ascensores de Valparaíso 2005 Complejos Salitreros de Humberstone y Santa Laura 2006 Minas de cobre de Sewell en los Andes
China	2000 Monte Qingcheng y sistema de irrigación de Dujiangyan
Cuba	1988 Trinidad y el Valle de los Ingenios 2000 Paisaje de las primeras plantaciones de café del sudeste de Cuba
España	1985 Acueducto de Segovia 1996 La Lonja de la Seda de Valencia 1997 Las Médulas 2006 Puente de Vizcaya en Portugalete (Bilbao)
Filipinas	1995 Arrozales en terrazas de las cordilleras de Filipinas
Finlandia	1996 Fábrica de tratamiento de madera y de cartón de Verla
Francia	1982 Salinas Reales de Chaux en Arc-et-Senan 1985 Acueducto de Pont du Gard
India	1999-08 Línea ferroviaria de montaña de Darjeeling Himalayan Railway
México	2006 Paisaje del Ágave en Tequila (Jalisco)
Nueva Guinea	2008 Paisaje agrícola de Kuk
Países Bajos	1997 Red de molinos de Kinderdijk-Elshout 1998 Ir. D.F. Woudagemaal (Estación de bombeo a vapor de D.F. Wouda)
Polonia	1978 Minas de sal de Wieliczka
Portugal	2001 Región vitivinícola del Alto Duero 2004 Paisaje vinícola de la isla de Pico en las Azores
Reino Unido	1986 Garganta de Ironbridge 1997 Marítimo Greenwich 2000 Paisaje industrial de Blaenavon 2001 Fábricas del valle del Derwent 2001 Saltaire 2001 New Lanark
Suecia	1993 Forjas de Engelsberg 1998 Puerto naval de Karlskrona 2000 Paisaje agrícola del sur de Öland 2001 Zona de explotación minera de la gran montaña de cobre de Falun
Suiza	2008 Ferrocarril a su paso por los parajes de L´Albula y Bernina
Venezuela	1993 Puerto de Coro

Tabla nº 3 (elaboración del autor a partir de UNESCO)

Siendo necesario, para recomponer esta escasa apreciación de lo industrial en la ciudad histórica, no sólo disponer de un *Pensamiento Histórico* sobre la ciudad, el *Sentido Histórico*, sino también disponer de un *Pensamiento Cultural* sobre la ciudad, el *Sentido Patrimonial*. De tal manera que emerja un nuevo discurso teórico y de gestión que permita articular el *sentido histórico* y el *sentido patrimonial* en el marco conceptual y propositivo de los paisajes históricos urbanos.

Hay que volver a la historia de la ciudad, de las ciudades. Los paisajes históricos urbanos nacen de la ciudad, son parte de ella, no constituyen narraciones autónomas e inconexas, realizadas con la finalidad de proporcionar nuevos argumentos para la ciudad terciaria, sino que, los paisajes, todos ellos, entre ellos, explican mejor la ciudad, completando los vacíos que la protección monumental convencional había dejado durante todo el siglo pasado y que en el caso de los paisajes de la producción es una evidencia incontestable: en la valoración patrimonial de la ciudad histórica, como conjunto, no existe la dimensión productiva, y no me refiero a los espacios industriales que aparecieron en los centros históricos a partir de la revolución industrial que, por modernos, suelen ser también desconsiderados, sino a los testimonios de la producción de carácter preindustrial, vinculados a las artesanías y las manufacturas, y a sus formas de sociabilidad y residencia urbana.

La categoría patrimonial que se identifica con la de los paisajes históricos urbanos permite establecer, y hacer visibles, las complejas y ricas relaciones de los antiguos monumentos históricos, entre ellos y con la ciudad; la ciudad como una estructura abierta en la que se transita, yendo y viniendo, desde el espacio físico, al espacio social y, de estos, al espacio simbólico, y vuelta a empezar. Como cuando en el documental "Sinfonía de una ciudad (1927)" el director Walter Ruttmann nos muestra un día en la ciudad de Berlín, que podríamos definir como un día en *sección histórica*, donde se lleva a cabo una disección urbana, desde la periferia hacia el interior, con un tren como bisturí, lanzado a toda velocidad, consiguiendo un espacio fílmico en el que, como decía su guionista Carl Mayer: "*cansado de imponer argumentos a la materia*", apreciamos la gran ciudad como un *ser real* en el que no falta nada, donde la ciudad no se nos presenta crionizada por la tematización historicista, sino como un organismo en movimiento en el que la historia forma parte del presente o, como querían los vanguardistas, donde el presente es historia. De manera que: *"Hay que guardarse de decirles que a veces ciudades diferentes se suceden sobre el mismo suelo y bajo el mismo nombre, que nacen y mueren sin haberse conocido, incomunicables entre sí"*[12] seamos capaces de comprender que el patrimonio, como la ciudad, se hayan permanentemente envueltos en un proceso de construcción y deconstrucción. La ciudad como un interpaisaje / intrapaisaje, como un cruce de miradas entre dos desconocidos que, de pronto, descubren su nexo común y que, desde la presencia de la industria, del trabajo, se nos hace más real, como escribe Robert Musil: "*lo moderno inaugura el proceso hipotético que amplía el sentido de lo real e inaugura el nuevo espacio de lo posible*".

Los paisajes históricos de la producción son la expresión espacial de las rupturas, las permanencias, las sustituciones y las yuxtaposiciones que los diferentes procesos económicos han dejado sobre el territorio, generando un sistema patrimonial que puede ser percibido e interpretado desde ámbitos de continuidad o discontinuidad: entre el mundo urbano y el rural, entre los lugares de la extracción y de la transformación, entre los recursos y los productos[13], entre el capital financiero y el

---

[12] Calvino, I.: Las ciudades invisibles. Editorial Siruela, Madrid, 1998

[13] Para comprender la dimensión cultural de los paisajes industriales sigue siendo muy recomendable la lectura del texto pionero de Franco Borsi: *Le paysage de l'industrie*, Archives d'Architecture Moderne, Bruxelles, 1975.

capital humano, entre los principios científicos y las aplicaciones tecnológicas, entre la modificación del territorio y las actitudes ideológicas frente a la naturaleza.

1.3. Los paisajes históricos de la producción en el contexto de la disciplina de la arqueología industrial

Para encuadrar este estudio sobre los paisajes históricos de la producción en su propio escenario epistemológico se ha de considerar que el origen historiográfico de la disciplina denominada *arqueología industrial*[14], lo encontramos en la década de los sesenta del siglo XX como resultado de un conjunto de circunstancias de carácter muy diverso que sintetizaremos a continuación.

El nacimiento de esta disciplina lo podemos situar en el periodo histórico contemporáneo que se corresponde con las crisis que sacuden al mundo occidental tras la segunda guerra mundial y que permiten alumbrar un nuevo tipo de conciencia sobre el momento presente que, en su reflejo historiográfico, supone la aceptación de una gran diversidad interpretativa del proceso histórico, de carácter no finalista, y que, sobre todo, va a atender a la dimensión espacial y social[15] de los acontecimientos desde la valoración tanto de las identidades individuales o colectivas, con unas referencias expresas a los microrrelatos[16] y a los microterritorios, siendo estas escalas las que pueden facilitar un veraz despliegue de los datos objetivos con la intención de recoger la extraordinaria riqueza de los hechos históricos desde la retroalimentación de las diversas esferas que inciden en los acontecimientos objeto de estudio.

La aparición de una historia que prestaba una renovada atención al espacio y a la civilización material provocó una extraordinaria mutación en las ciencias sociales, de manera que, entre otras consecuencias, supuso la crisis del historiador especializado y su sustitución por el investigador de carácter multidisciplinar[17]. En este sentido ha de observarse como en este proceso de renovación metodológica, la preponderancia y, a veces, la exclusividad de los archivos escritos, se verá superada por la aparición de nuevas fuentes basadas en los recursos proporcionados por la arqueología, la historia oral, la arquitectura o los restos técnicos de la industrialización: "*La historia basada en una multiplicidad de documentos: escritos de toda clase, documentos icónicos, producidos por las excavaciones arqueológicas, documentos orales, etc. Una estadística, una curva de precio, una fotografía, una película, o para un pasado más lejano, polen fósil, un utensilio, un exvoto, son para la nueva historia documentos de*

---

[14] Cerdà Pérez, Manuel: Arqueología industrial, Universitat de Valencia, Valencia, 2009

[15] En la línea de renovación metodológica marcada por Fernand Braudel cuando en su obra *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'Epoque de Philippe II* (1949) define el trinomio básico que debe orientar al historiador: el espacio, la economía y la sociedad.

[16] Como sucede en la paradigmática obra de Carlo Ginzburg: El queso y los gusanos: el cosmos de un molinero del siglo XVI, Editorial Península, Madrid, 2001

[17] Es sintomático el precedente de la constitución del primer Consejo de Redacción, dirigido por Lucien Febvre y Marc Bloch (1929). de la revista *Annales d'histoire économique et sociale* (después llamada *Annales. Economies, sociétés, civilisations*) que reunía, junto a cuatro historiadores, a un politólogo, un geógrafo, un sociólogo y un economista.

primer orden[18]". Añadiéndose además la perspectiva de "*longue durée*" en la cual los acontecimientos se ven inmersos en ciclos y sistemas, enfoques muy interesantes para el análisis histórico de la economía y sus testimonios materiales[19], debido especialmente a la estabilidad en el tiempo de estructuras como pueden ser el marco geográfico, los modelos de organización laboral, los sistemas de energía o las infraestructuras del transporte.

Esta novedosa actitud metodológica y de análisis lleva implícita una confrontación entre la Historia, con mayúsculas, como tradición heredada, en sus convicciones y certezas principales, y la Modernidad, como expresión dialéctica que albergaba en sí misma una contradicción irresoluble entre el mantenimiento de una fe ciega en el progreso y una actitud crítica hacia el pasado: el conflicto entre la Modernidad y la Tradición.

A ello habría que unir la constatación, asumida por las principales escuelas historiográficas, de las transformaciones producidas en el rol que el propio historiador juega respecto de la narración histórica y que parte del hecho, hoy convencionalmente aceptado, acerca de la relativa autonomía del relato como construcción científica debido a las interferencias de la específica posición ideológica y biográfica del narrador así como de la interacción con el relato de la propia estructura internalista de la ciencia histórica.

Como consecuencia de estos cambios aparecerán nuevas temáticas, hasta ahora escasamente consideradas, como son la historia de los objetos técnicos, de las mujeres, de los trabajadores, de las arquitecturas sin autor, de sentidos como el del olor, de los otros. Engrandecimiento del ámbito de estudio, hacia la escala 1:1, que repercutirá en la aparición de un debate acerca de "los límites de la historia" que Paul Ricoeur orienta, lúcidamente, en torno al problema de la representación del pasado, de la ausencia y del olvido, llegando a afirmar: "*La totalidad falsea la historia, pues sin olvido no hay verdad*"[20]. Apreciación que nos acerca, de manera pertinente, a los excesos de la patrimonialización[21], cuando en el momento presente, prácticamente, no queda un sólo centímetro del territorio europeo sin interpretación histórico-cultural asociada, bajo el que podemos denominar como el síndrome de "*Funes el memorioso*"[22] y que hoy acecha a nuestra sociedad bajo la práctica metodológica tan extendida hoy que consiste en confundir la información con el pensamiento o el número de los bienes protegidos con la memoria significativa del pasado. El polémico Rem Koolhaas ha explicado recientemente, en su Exposición *CRONOCAOS* algunos de estos argumentos que, más allá de la polémica que levantan, nos deben hacer reflexionar acerca de los límites de la memoria, con cifras como las que indican que en

---

[18] Le Goff, J., La nouvelle histoire, CEPL, Paris, 1978.

[19] Resulta muy esclarecedora la obra de Jean-Yves Andrieux: *Le patrimoine industriel*, Presses Universitaires de France, Paris, 1992.

[20] Ricoeur, Paul, La memoria, la historia, el olvido, Editorial Trotta S.A., Madrid, 2003.

[21] Ver también: Bloch, Marc: "Introducción a la Historia", FCE, Buenos Aires, 1990; Galeano, Eduardo: Memorias del Fuego I, Casa de las Américas, La Habana, 1982; Quattrocchi-Woisson, Diana: Los males de la Memoria, Emecé, Buenos Aires, 1995; y, Jelin, Elizabeth: Los trabajos de la Memoria, Siglo XXI, Madrid, 2002.

[22] Borges, Jorge Luis: Funes el memorioso, en Ficciones, Ediciones Sur, Buenos Aires, 1944.

la actualidad más del 12% del planeta se encuentra ya bajo alguna fórmula de protección natural o cultural, afirmando que: “*A través de nuestro respeto por el pasado, el patrimonio es cada vez más la metáfora dominante de nuestras vidas hoy en día, una situación que llamamos CRONOCAOS*”.



Fuente: image©designboom

La civilización occidental durante los pasados años sesenta demandaba un relato histórico distinto acorde con los nuevos umbrales de conocimiento y así, desde posiciones estructuralistas, neomarxistas, reconstructivas o procesuales, se insistía en un tratamiento del pasado en el que se interrelacionasen la esfera de lo experiencial con la esfera de lo científico, para intentar develar la implicación del presente en toda construcción de relato histórico[23].

Junto a estos planteamientos teóricos se va a desarrollar un nuevo lenguaje narrativo que intenta dar respuesta a este amplio campo de estudio en el que uno de sus signos más evidentes será precisamente el de la interdisciplinariedad. Esta situación se traslada a la moderna disciplina de la arqueología industrial que ha de proponer una definición, una terminología, un método, un ámbito cronológico y unos objetivos operativos.

De este modo se producirá la confluencia entre los cambios producidos en la cultura de nuestro tiempo y el registro de los mismos mediante una visión del mundo forjada a partir de fragmentos que, como trozos de un espejo, se unen en un sentido superior, en el de la imagen que ha de tener la rota conciencia ética de la sociedad post-industrial.

[23] Son de gran interés las aportaciones realizadas por Peter Sloterdijk en su trilogía de Las Esferas, donde partiendo de la crítica a la razón instrumental, en la línea de la Escuela de Frankfurt, llega a componer una de los frescos más lúcidos e interesantes sobre la condición humana y sus modos de habitar.

La arqueología industrial surge también de esta sensación de ruptura, de la quiebra de un equilibrio, de la noción de civilización-ruina, proporcionando al concepto fuerza de la industrialización una metodología, de lo disperso, de lo fragmentario, que hoy se ha convertido en una disciplina-mosaico en la que la interdisciplinariedad es la base de nuestra metodología. La arqueología industrial es por tanto una metodología para el estudio de toda evidencia, material o inmaterial, de documentos, artefactos, estratigrafías y estructuras, asentamientos humanos y terrenos naturales y urbanos, creados por procesos industriales o para ellos[24].

La arqueología industrial hace uso de los métodos de investigación más adecuados para hacer entender mejor el pasado y el presente industrial. Aunque hay que advertir que, para este estudio sobre los Paisajes Históricos de la Producción en Sevilla, la labor que ahora se inicia responde a una fase inicial de identificación y caracterización de los procesos estructurantes de los paisajes de la producción, que, más adelante, se debería concretar en un proyecto de investigación más amplio en el que la arqueología industrial[25] fuera la práctica metodológica que inspirase su desarrollo.

Por otro lado, teniendo en cuenta el proyecto general en el que se encuadra este estudio "Los Paisajes Históricos Urbanos en las Ciudades Patrimonio Mundial", es pertinente recurrir a las propias disciplinas de la historia de la arquitectura y del urbanismo, pues hemos de reconocer el extraordinario interés que las construcciones industriales y los primeros prototipos de las ciudades industriales despertaron en los arquitectos desde el Neoclasicismo hasta el Movimiento Moderno. Reconociendo, al mismo tiempo, el papel que la ingeniería y sus construcciones estructurales desempeñaron durante el siglo XIX en la conformación tanto de la ciudad industrial como de una nueva metodología proyectual, conocimientos y prácticas, que, muy pronto, serían trasvasados al campo de la arquitectura.

Sin embargo es de rigor advertir que para un conocimiento profundo de los factores que inciden en la configuración de los paisajes de la producción tendríamos que recurrir a un gran número de campos de conocimiento ya que el patrimonio industrial, desde su metodología de estudio, se caracteriza por la pluralidad disciplinar dadas las implicaciones, relaciones y enfoques que son necesarios para reconocer el sentido, el valor y el significado de los bienes industriales, tal como aparece en el siguiente cuadro de disciplinas[26] implicadas en el estudio del patrimonio industrial.

[24] Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial elaborada por El Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH), XII Congreso Internacional, Nizhny Tagil, 2003

[25] En España se utiliza preferentemente el término patrimonio industrial en lugar del de arqueología industrial. Esto ocurre por motivos disciplinares al existir una cierta oposición desde el propio campo de la arqueología convencional. Esta situación, en un principio de desconfianza, no es perjudicial para deslindar la definición y objetivos de cada acepción, ya que el término arqueología industrial puede ser utilizado desde su operatividad como herramienta metodológica, muy enraizada en el trabajo de campo, reservando el de patrimonio industrial para la protección, difusión y puesta en valor de estos recursos culturales propios de la civilización industrial.

[26] Fuente: elaboración propia

CAMPOS DE CONOCIMIENTO IMPLICADOS EN EL ESTUDIO DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL	
Sociología, antropología, filosofía de la tecnología…	La empresa y su organización, los sindicatos, la vida obrera, las costumbres ...
Historia de la ciencia…	Los descubrimientos científicos aplicados a la industria ...
Historia de la técnica…	Los inventos técnicos y las innovaciones...
Historia económica, industrial, de la empresa, del trabajo…	La historia de la empresa, las relaciones empresariales, las instituciones económicas ...
Historia de la arquitectura, de la construcción…	La forma, la función, la construcción, los materiales de los edificios industriales, las tipologías industriales ...
Historia del urbanismo, del paisaje…	La influencia de la industria en las tramas urbanas y el paisaje, ...
Arqueología, archivística y documentación…	Las técnicas prospectivas, el trabajo de campo y las técnicas de registro, ...
Historia del arte, del diseño, de las ideas estéticas…	La iconografía industrial, estética y diseño industrial ...
Geografía, ciencias del territorio y medioambientales, tecnologías de localización e información espacial…	La evolución y clasificación de los paisajes, su caracterización, la georeferenciación…

Tabla nº 4 (elaboración del autor)

En lo que respecta al panorama bibliográfico internacional[27] podemos afirmar que se inicia a partir de 1964 con la conocida publicación "*Industrial Archaeology. An Introduction*", de Kenneth Hudson, donde el autor establece la definición de la Arqueología Industrial como nueva disciplina científica cuya finalidad *"es el descubrimiento, la catalogación y el estudio de los restos físicos del pasado industrial, para conocer a través de ellos aspectos significativos de las condiciones de trabajo, de los procesos técnicos y de los procesos productivos"*[28].

Hoy, cuando el patrimonio industrial, junto a otros sectores del patrimonio cultural, se encuentran amenazados en todo el mundo como resultado de las transformaciones tecnológicas, territoriales, económicas y demográficas acontecidas en las dos últimas décadas. Hemos de reconocer que el valor de los sitios relacionados con la industrialización, con la cultura del trabajo en sentido amplio, es, en términos generales, mal comprendido y, con frecuencia, se detecta una falta de conciencia acerca de la importancia de este patrimonio. Por lo que es oportuno destacar la necesidad de que tanto las instituciones encargadas de la protección y gestión del patrimonio cultural como la ciudadanía en su conjunto asuman este legado como parte de su compleja y diversa estratigrafía cultural.

El patrimonio industrial en Andalucía, en Sevilla, constituye un extraordinario yacimiento de recursos para la sociedad actual. Las razones de su interés son variadas y tienen que ver con la estructura histórica de la memoria de una comunidad -documento-, con las políticas de ordenación de los paisajes – territorio-, con los

[27] El repertorio bibliográfico más extenso y estructurado es: Industrial and Technical Heritage Bibliography, UNESCO-ICOMOS Documentation Centre, July 2009. En: http://www.international.icomos.org/centre documentation

[28] Del mismo autor debe ser destacada su obra: World Industrial Archaeology, Cambridge University Press, Cambridge ,1979.

valores de orden creativo asociados a las formas materiales de la industrialización -estética-, con sus propiedades de conocimiento -formación-, con su utilidad para nuevos usos -reciclaje-, con su potencial de activación de actividades productivas –economía-, o con los sentimientos de autoestima y tradición cultural que expresan el carácter de una sociedad - símbolos-.

Actualmente podemos constatar como se multiplican por todo el mundo las iniciativas tendentes a rehabilitar los espacios heredados de la industrialización: las antiguas fábricas, los amplios almacenes, las funcionales centrales eléctricas, los territorios mineros heridos, los amplios frentes portuarios o los trazados ferroviarios abandonados. Para dotarles de nuevos usos útiles para la sociedad. De esta manera emergen con fuerza en el paisaje de nuestro tiempo estos "*objetos industriales*" hasta ahora descontextualizados, desterritorializados, desconsiderados, desclasificados y desvalorados. Que están esperando a ser reconocidos como Memoria del Trabajo que: "(…*) permanece en lugares, en escenarios, en construcciones, restos, documentos, testimonios orales y de cualquier otro tipo. Y ese conjunto, de bienes tangibles e intangibles, es lo que compone el patrimonio -en este caso industrial- que por derecho propio es inseparable de la identidad y cultura de los pueblos. De ahí, que sea usual conectar memoria y cultura del trabajo como si de un todo unitario se tratase*[29]".

Personalmente prefiero utilizar el concepto de *rehabitar* que puede ser explicado como una acción en tránsito que permite desarrollar un proceso de intervención, no un proyecto, que facilite el conocimiento del bien cultural desde tres planos complementarios:
1. El de la investigación objetiva: histórica, arqueológica, arquitectónica, etc.
2. El de la investigación perceptiva: emocional, creativa, sensorial, etc.
3. El de la investigación proactiva: sinérgica, cohesiva, crítica, etc.
El proceso no ha de tener carácter finalista sino de intermediación entre la población y el territorio, entre la memoria y la contemporaneidad, entre el patrimonio y el futuro, a través de un enfoque socialmente comprometido y experimental metodológicamente. Y que, para el caso concreto de los bienes industriales, significaría desarrollar un nuevo contexto contemporáneo para la intervención que implique la generación de un espacio simbiótico y de transición (*lo vivido, lo vivo, lo vivible*) entre la ciudad y las estructuras industriales.

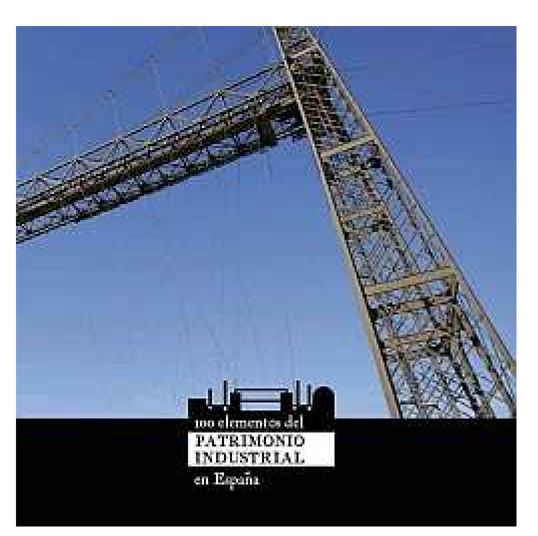
Aplicando el concepto -*rehabitar*- a los paisajes históricos de la producción podemos apreciar las ganancias patrimoniales adquiridas con este nuevo enfoque de intervención ya que posibilita la apertura de espacios desconocidos hasta ahora, relacionados, contextualizados, valorados, para el uso público, para la actividad productiva y para las iniciativas de creación cultural, donde antes sólo había ruinas decadentes, reconocidas únicamente por los expertos en patrimonio industrial. Abrir el pasado industrial de las ciudades a los ciudadanos constituye una tarea que pone de manifiesto la complejidad del proceso histórico, del cual forma parte la producción, ya que ésta ha constituido desde siempre una parte esencial de cualquier cultura o

---

[29] Bernal, A. M. y Castillo, J. J.: "La cultura del trabajo y el futuro del patrimonio industrial de Andalucía". En: Foro Regional de Arquitectura Industrial de Andalucía, 2005. http://www.juntadeandalucia.es/viviendayordenaciondelterritorio/forodearquitectura/

sociedad y, significativamente, desde la modernidad hasta nuestros días, en una época que podemos denominar con toda precisión como la Era Mecánica[30].





Portada del Catálogo de la Exposición organizada en 2011 por TICCIH-España "100 Elementos de Patrimonio Industrial en España"

Actualmente el documento internacional de mayor difusión y aceptación sobre el patrimonio industrial lo tenemos codificado en la conocida como carta de Nizhny Tagil[31], documento en el que se identifica el objeto de estudio, se definen las políticas de preservación y se marcan los objetivos de activación :

I. Todo territorio debe catalogar, registrar y proteger los restos industriales que quiera preservar para generaciones futuras.
II. Los estudios de áreas y de diferentes tipologías industriales deben identificar el alcance del patrimonio industrial. Usando esta información, se deben crear inventarios para todos los sitios que se haya identificado. Estos inventarios deberían concebirse para ser fáciles de consultar y de libre acceso para el público. La informatización y el acceso en línea son objetivos importantes.
III. El registro es una parte fundamental del estudio del patrimonio industrial. Debe realizarse y almacenarse en un lugar público un registro completo de las características físicas y las condiciones de un sitio antes de que se haga cualquier intervención. Se puede obtener mucha información si el archivo se lleva a cabo antes de que un proceso o un sitio que haya cesado en su actividad. Los registros deben incluir descripciones, dibujos, fotografías y películas de vídeo de objetos móviles, acompañados de documentación de apoyo. Los recuerdos de la gente son un recurso único e irremplazable que debe ser registrado siempre que sea posible.

---

[30] Concepto que aparece en la obra de Thomas Carlyle "*Signs of the Times*" (1829).
[31] La Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial fue redactada por los delegados internacionales reunidos en la Asamblea Nacional del TICCIH de carácter trienal, que tuvo lugar en Moscú en julio de 2003, siendo aprobada el 17 de julio de ese año (TICCIH es la organización mundial encargada del patrimonio industrial y es asesor especial de ICOMOS en cuestiones de patrimonio industrial). www.international.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf

IV. La investigación arqueológica de sitios industriales históricos es una técnica fundamental para su estudio. Debe llevarse a cabo en las mismas buenas condiciones que los sitios de otros períodos históricos o culturales.
V. Los programas de investigación histórica son necesarios para respaldar las políticas de protección del patrimonio industrial. Debido a la interdependencia de varias actividades industriales, los estudios internacionales pueden ayudar a identificar sitios y tipos de sitios de importancia mundial.
VI. Los criterios para evaluar edificios industriales deben definirse y publicarse para lograr la aceptación del público general a un nivel consistente y racional. Sobre la base de una investigación apropiada, estos criterios debes usarse para catalogar los paisajes, los asentamientos, los sitios, las tipologías, los edificios, las estructuras, las máquinas y los procesos supervivientes más importantes.
VII. Los sitios y las estructuras que se cataloguen como importantes deberán protegerse por medidas legales lo suficientemente fuertes para asegurar la conservación de su importancia. La Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO debe dar el reconocimiento que se merece al enorme impacto que la industrialización ha tenido sobre la cultura humana.
VIII. Debe definirse el valor de los sitios significativos y establecer pautas para futuras intervenciones. Cualquier medida legal, administrativa o financiera necesaria para mantener su valor debe ser puesta en marcha.
IX. Los sitios en riesgo deben identificarse para poder tomar las medidas oportunas para minimizar el riesgo y facilitar esquemas adecuados para reparar o reutilizar los sitios.
X. La cooperación internacional es una manera particularmente apropiada de conservar el patrimonio industrial mediante iniciativas coordinadas y compartiendo recursos. Deben desarrollarse criterios compatibles para compilar inventarios y bases de datos internacionales.

2. METODOLOGÍAS

Este estudio pretende ir más allá de los estrechos marcos disciplinares y de las polémicas definiciones terminológicas entre la arqueología industrial, la arquitectura industrial y el patrimonio industrial, para establecer una metodología-puente marcada por la transversalidad que tenga por objeto la identificación de los paisajes surgidos de las actividades económicas, especialmente los que se estructuran como tales a partir de la revolución industrial, e iniciar así un diálogo entre diversos campos de conocimiento, muchas veces desconectados los unos respecto de los otros, que permita la caracterización de los paisajes de la producción en el sistema territorial de la ciudad de Sevilla, ciudad donde, en la actualidad, apenas son reconocibles y reconocidos. Y cuando son valorados, lo son sólo en alguno de sus componentes, no como un conjunto articulado, produciendo un relato débil: descontextualizado, desordenado y fragmentario. Proponemos por tanto una construcción de conocimiento basada en una metodología activa que relacione los hechos con las teorías teniendo como finalidad la contribución a una mejor apreciación y gestión del patrimonio industrial de las ciudades a partir de su sistematización como paisajes históricos de la producción.



Portada de la Revista “Bienes Culturales” nº 7 del Instituto de Patrimonio Cultural de España

Para ello, dada la inexistencia de una definición precisa y fundamentada del concepto que aquí se utiliza -paisaje de la producción-, intentaré proporcionar argumentos para generar un nuevo horizonte en el proceso de conocimiento del patrimonio generado por las actividades productivas proponiendo unas tareas (objetivos), poniendo en práctica procedimientos reglados (métodos), estableciendo unas conclusiones generalizables (teoría) y proponiendo unos indicadores (evaluación) que permitan identificar, caracterizar y evaluar los paisajes históricos de la producción. De este modo, buscando la integración de las diversas perspectivas surgidas de los diversos campos de conocimiento implicados en la construcción de un discurso teórico para los paisajes culturales, aplicado al caso de los generados por las actividades productivas,

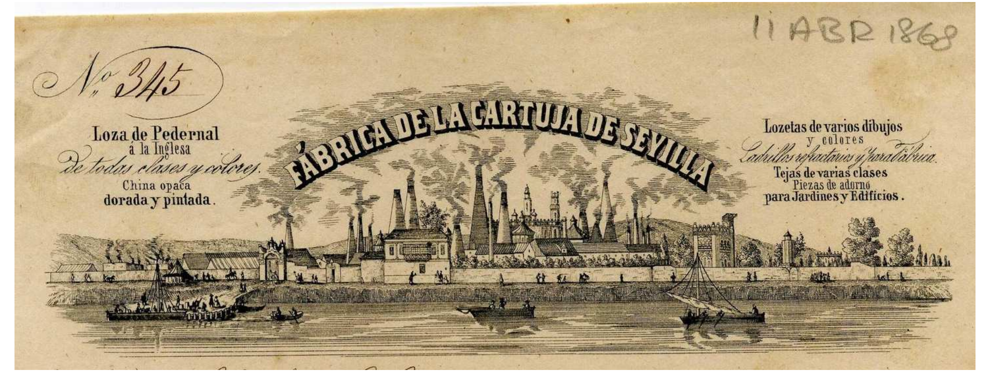
pretendemos aclarar el incompleto discurso sobre la ciudad contemporánea desde la arqueología industrial (consolidada en patrimonio industrial), desde el paisaje (consolidado en memoria visual) y desde la arquitectura (consolidada en intervención).

Los paisajes históricos de la producción existen, no son una invención, no tenemos más que salir a la calle y observar cómo nuestro entorno, el territorio todo, ha adquirido, no sabemos si definitivamente, los rasgos de un tecnopaisaje global y estandarizado. Una evolución del territorio que, con diferentes grados de intensificación, según la fase histórica y el área geocultural afectada, ha transformado globalmente la ecosfera en tecnosfera; y que, desde los inicios de la revolución industrial hasta ahora, ha multiplicado exponencialmente sus impactos sobre el medio. Una fábrica, una estación ferroviaria, una barriada obrera, se han convertido en elementos de un paisaje neutro y genérico, que no neutral; en toda Europa, en todo el mundo, debido a tres factores: el primero es el espacio racional: codificado, reproducible, medido; el segundo es la materia industrializada: seriada, estructurada, *estetizada*; el tercero es la ideología del progreso: ilusión, beneficio, innovación. Combinados estos factores se produce un hecho extraordinario, aunque no nuevo en la historia, que consiste en que cuando accedemos a una de esas tipologías (fábrica, estación o barriada, en cualquier ciudad) sin haber estado nunca antes en cualquiera de esos lugares de la producción sabemos *qué son*, *cómo son* y *para qué sirven* debido a que la industrialización disuelve las fronteras de lo local, de manera que el mercado, de productos, de trabajo o de capitales, las tecnologías y las tipologías arquitectónicas se unifican en un concepto: el de la internacionalización. Nuestra tarea ha de consistir en proyectar sobre ellos un foco de luz local, histórico, patrimonial, para que adquieran sus formas y modos específicos de modo que, tras su ensamblaje, obtengamos una figura patrimonial poliédrica que sea representativa de *su tiempo*, porque la intención no consiste en conservar para *dar cuenta del pasado* sino en *representar adecuadamente* el pasado en su dinamicidad, en su pluralidad y en sus valores, tanto objetivos como subyacentes.

Los paisajes de la producción son el resultado de un proceso evolutivo, en el tiempo y el espacio, y su análisis y caracterización nos puede permitir develar para la ciudad de Sevilla: las actitudes que hacia el medio físico proyectaron sus habitantes, los procedimientos técnicos utilizados para su desarrollo, las relaciones de producción puestas en juego, las mentalidades que amparaban esas prácticas y las transformaciones sufridas por la ciudad y su territorio; para comprender el rol que la economía ha jugado en el modelado del paisaje en diferentes momentos de nuestro pasado y así descubrir su funcionalidad actual en un escenario de conflictos entre sus usos, relictos o vivos, y sus valores patrimoniales, de memoria y significado.



La Cartuja, dibujo de Richard Ford, 1830



Factura de la Fábrica de Cerámica Pickman (1868)



Entrada de trabajadores a la Fábrica de cerámica Pickman (aprox.1910)



Vista desde la ciudad del Conjunto Monumental de la Cartuja con la Pasarela (1994)

Sevilla, una ciudad aparentemente no industrial, constituye un laboratorio privilegiado para llevar a cabo este análisis dadas sus potencialidades como paisaje histórico urbano, para reconocer el interés de sus arquitecturas industriales insertas en las diferentes capas estratigráficas que sobre ella han dejado los sucesivos impactos civilizadores. Para, como afirma Fernand Braudel: "*ver y hacer ver*" un territorio invisible, el de los paisajes históricos de la producción, ocultos por la distancia, la incomunicación y el desconocimiento en una ciudad que también es el resultado del juego de las fuerzas productivas y donde se puede *ver y hacer ver* la especialización del desarrollo económico.

2.1. Unidades territoriales de analisis y observacion

No se puede confundir el nombre con la cosa. Se ha de resolver la disociación de las categorías clásicas de lo urbano y lo rural. Sevilla es la ciudad quintaesenciada en la famosa *Minerva-Giganta-Turris Fortisima* que remata la ciudad y donde se establece el punto vertical más elevado a partir del cual se extiende un manto protector sobre una extensa región, simbólica pero también real, que en el imaginario colectivo se anticipa a la moderna representación de la *Stadtkrone* defendida por los arquitectos del expresionismo alemán, singularmente por Bruno Taut, partiendo de un concepto de planificación urbana de carácter utópico-agrarista, y que concuerda con los planteamientos teóricos de los que conciben la ciudad como un *habitar sin límites* y que Lewis Mumford expuso mediante el concepto de ciudad-región del siguiente modo: "*No se encuentra como un producto terminado en la naturaleza, no es, tampoco, solamente el resultado de la creación de la voluntad y de la fantasía humana, la región, tal como su artefacto correspondiente, la ciudad, es una obra colectiva de arte*[32]".

Pienso que es muy conveniente para el análisis histórico de la ciudad de Sevilla la recuperación de este enfoque globalizador. La ciudad de Sevilla entendida como ciudad-región, es decir como una unidad de carácter supramunicipal que trasciende cronológicamente, territorialmente y culturalmente su específico ámbito administrativo. El valor del concepto de ciudad-región, para nuestro caso de estudio en los paisajes históricos de la producción de Sevilla, es de gran utilidad ya que transforma el entorno en sistema de manera que permite establecer una unidad de observación más amplia que la derivada de la gobernanza administrativa para editar un nuevo mapa basado en la lógica de los hechos económicos expresados en la secuencia -materia prima - extracción – transformación – producto –comercialización - consumo- que expresa con mayor verosimilitud que los relatos historicistas el marco territorial en el cual se configurará la entidad político-simbólica denominada Sevilla.

[32] Citado por John Friedmann and Clyde Weaber (1979):31, Territory and Function. The Evolution of Regional Planning, London, Edward Arnold.



Llegada del Zeppelín a Sevilla (fotografía de Juan José Serrano Gómez (1934): Fototeca Municipal)

El artefacto-ciudad, retomando a Mumford, supone por tanto la cristalización de las fuerzas que ya pre-existentes en el territorio, siendo definido en términos geográficos como *Hinterland*, vocablo que procede de un germanismo que significa literalmente "*tierra posterior a un puerto o una ciudad*", siendo esta una expresión lingüística que se adapta con exactitud semántica a la idea expresada antes de Sevilla como una ciudad-región y que inspira uno de los estudios más esclarecedores sobre la Sevilla contemporánea como es el llevado a cabo por Antonio González Dorado con el título de "Sevilla centralidad regional y organización interna de su espacio urbano (1975)". Planteamiento que inspiró el desarrollo de mi Tesis Doctoral "Arquitectura industrial en Sevilla 1830-1940" donde defino el espacio de la economía sevillana como un espacio regional:

"*La artificiosa división provincial pone al descubierto las limitaciones que para la economía o la historia de la cultura poseen las barreras de carácter administrativo. En el caso sevillano, ya desde la antigüedad, encontramos que la futura Sevilla formaba parte de un extenso hinterland que se extendía por toda la cuenca del Bajo Guadalquivir como eje vertebrador y que proveía, a las gentes que lo habitaron desde antiguo, de un aceptable espacio de hábitat y de un asentamiento feraz para la producción agroganadera. Pero había algo más que estos condicionantes geográficos tradicionales, y este algo más eran Sierra Morena y el Atlántico, los yacimientos de*

minerales y la vía de comunicación, la barrera con la Meseta y la puerta hacia Oriente y América, las tierras cercanas a Extremadura y la costa gaditano-onubense[33]".

Por tanto la unidad de análisis y observación para los paisajes históricos de la producción en Sevilla se corresponde con una figura de geometría variable e irregular que contiene varios subsistemas, que a su vez dispone de sus propias centralidades, que se articulan en relación al gran centro nodal de la ciudad de Sevilla. Pudiéndose apreciar que esta figura ha ido variando de forma y extensión a lo largo de la historia, observándose en ella diversos grados de vinculación o rechazo según sea la correlación de intereses puestos en liza en función de las dinámicas de poder existentes en cada época.

Ya sabemos que toda gran ciudad es una ciudad-región, puede parecernos una tautología utilizar esta denominación, pero no hemos de olvidar que es precisamente en el siglo XVI cuando Sevilla se conforma como una ciudad-global y desde este momento se constituye, con sus avances y retracciones, en el marco territorial de análisis que es objeto de este estudio en cuanto que se tienen en cuenta los antecedentes históricos de su desarrollo económico que han dejado una profunda huella en el medio urbano actual.

Siendo la ciudad-región de Sevilla un sistema en el que se pueden descubrir, a efectos de la identificación y la caracterización de los paisajes históricos de la producción, diversas capas conceptuales[34] que se superponen y que están conformadas por los subsistemas territoriales –comarcales-, por los valores culturales –simbólicos-, por los factores de desarrollo –económicos-, por los medios de gobierno –administración-, por los protagonistas de las decisiones –actores- y por los modos de organización –social y empresarial-.

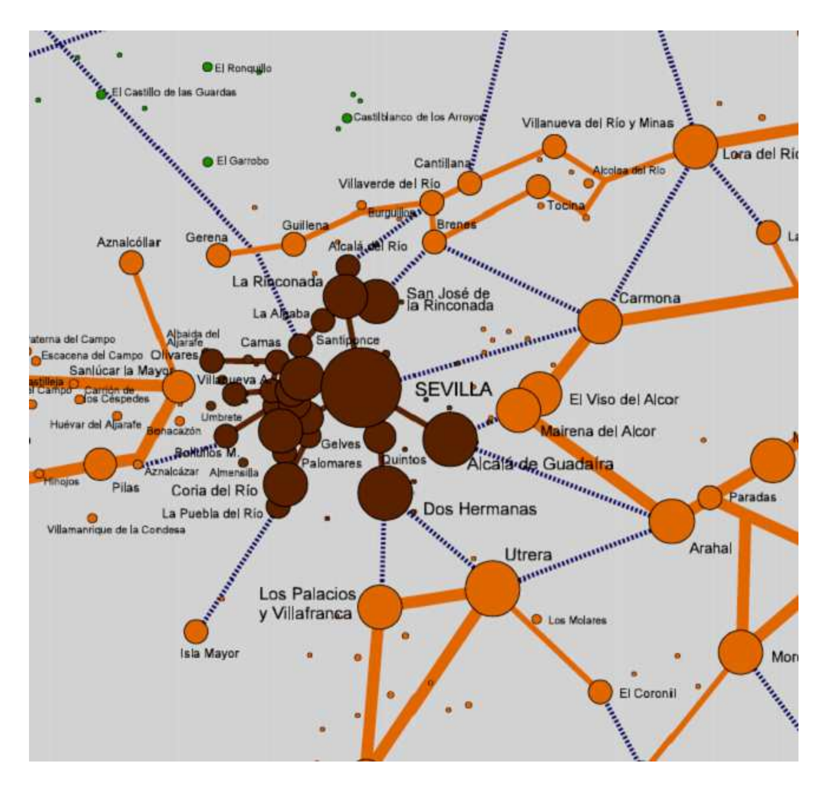
Los procesos que articularán los paisajes históricos de la producción en Sevilla se localizarán en tres escalas territoriales: interior, media y lejana. Escalas que han de ser entendidas a partir de tres niveles de análisis válidos para cada escala: el primero está marcado por su cercanía o alejamiento del núcleo urbano histórico de Sevilla; el segundo por su operatividad funcional en relación con los procesos económicos que tuvieron lugar en la ciudad-artefacto; el tercero por la fortaleza de sus valores en relación a la caracterización de un paisaje histórico desde las estrategias a desplegar para su gestión patrimonial.

Pero hay que hacer notar que este proceso de identificación y caracterización de los paisajes históricos de la producción adquiere su mayor sentido patrimonial, desde el punto de vista de su posibilidad de gestión, en relación con los ámbitos interior y medio (ciudad y espacio metropolitano). Coincidiendo estas escalas, señaladas como de máxima operatividad, con los distintos marcos normativos establecidos para la delimitación, caracterización y ordenación del territorio regional, subregional, metropolitano o local, como son el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía

[33] Tesis leída en el Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Sevilla en 1998.
[34] Véase Boisier Etcheverry Sergio.: "¿Y si el desarrollo fuese una emergencia sistémica?", Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales, vol. XXXV, # 138, MINFOM, Madrid, 2003.

(POTA), el Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS) y el Plan General de Sevilla (PGOU).

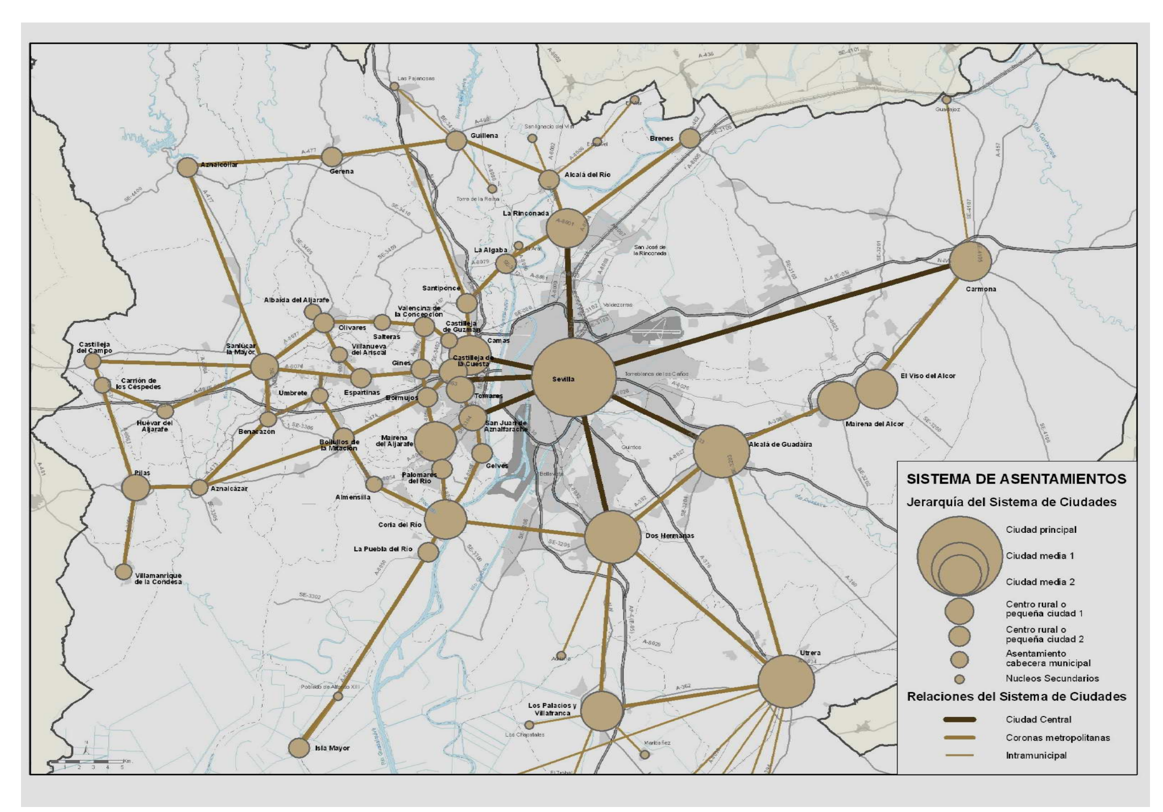
Así vemos como en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), cuando se define la estructura morfológico-funcional de las Unidades Territoriales representativas de Andalucía, aparece, junto a los cuatro grandes dominios (Sierra Morena y Los Pedroches, El Valle del Guadalquivir, las Sierras y los Valles Béticos y el Litoral) el ámbito específico denominado de los Centros Regionales, en los que se encuentra, evidentemente, Sevilla y su hinterland. Siendo objeto de un tratamiento singular en relación tanto con su análisis como con su gestión integral. Recogiendo en el Título III del Documento de Síntesis dedicado a las Estrategias de Desarrollo Territorial, como uno de los objetivos del apartado de Planes y programas con incidencia urbana (21) que serán objeto de planificación: "*el patrimonio y los bienes culturales*"; siendo de gran interés la referencia que aparece en el apartado 51 dedicado a la provisión de "*Suelo para actividades productivas*", cuando dice que: "*para la planificación y promoción de estos espacios* (deben ser tenidos en cuenta) *(…) Los procesos de recualificación y rehabilitación de espacios industriales para su integración urbana y territorial, en particular con la puesta en valor del patrimonio industrial de interés cultural*.



Sistema del Centro Regional de Sevilla (POTA)

El segundo de los marcos normativos de ordenación territorial es el constituido por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS) en el que se observa una escala de análisis que trasciende significativamente el ámbito municipal. Documento del que por su interés para la definición territorial de los paisajes históricos de la producción recogemos la justificación inicial que aparece en su preámbulo: "La aglomeración urbana de Sevilla ha alcanzado un nivel de madurez en su integración funcional que le ha llevado ha constituir hoy un sistema unitario de

trabajo, movilidad, vivienda y servicios. Más allá de las divisiones administrativas, la ciudadanía vive en un territorio que usa y percibe sin distinción de límites municipales. Esta vinculación alcanza no sólo a Sevilla y los núcleos limítrofes, sino que se extiende por 46 municipios, en los que residen más de 1.450.000 habitantes…[35]”.



Sistema de asentamientos definido en el Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS)

Por último, pero no en último lugar de importancia, hay que destacar el interés que el Plan General de Sevilla (PGOU) tiene para este estudio. Ya que en su apartado 3 “La estructura urbana. La forma de la ciudad” establece que las formas de crecimiento de la ciudad y, por tanto de su transformación urbana, son el resultado de “*la razón fundacional*”, es decir, del proceso histórico vivido, de los factores inherentes a las condiciones del medio físico y de aquellas otras razones “*derivadas de la organización productiva del territorio: explotación agraria, industrialización*”. Teniendo que destacar también que el PGOU de Sevilla incorporó como uno de sus documentos matrices desde el punto de vista de la protección patrimonial del conjunto urbano el denominado “Catálogo del Patrimonio Periférico”[36] que incluía aquellas arquitecturas *tradicionalmente marginales* como: “*la moderna, la industrial o la dispersa*” así como las infraestructuras de la obra pública y algunos conjuntos residenciales de vivienda obrera[37]. Constituyendo este Catálogo una prueba evidente del desconocimiento y desprotección de estos patrimonios, especialmente del industrial ya que de un total de

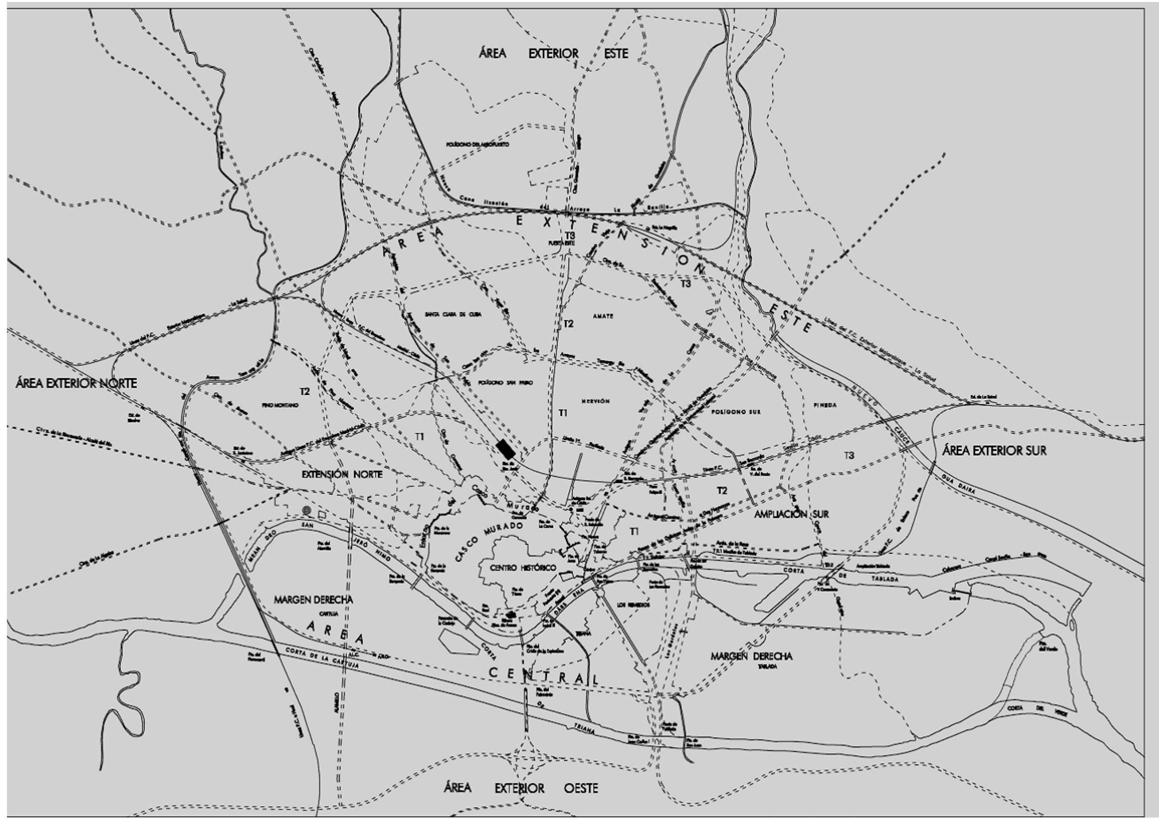
---

[35] Decreto 267/2009 de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio aprobado el 9 de junio de 2009. El subrayado es del autor.

[36] Catálogo realizado por Grupo de Investigación HUM-666 de la ETSA de la Universidad de Sevilla en 2003.

[37] Plan General de Sevilla, capítulo D. Los Catálogos, 2006. Ciudad y Patrimonio.

244 obras censadas, corresponden a la categoría de industrial (fábricas, garajes, almacenes, estaciones, vivienda obrera y obra pública), un parcial de 54 obras, lo que supone un 22% del total del Catálogo del Patrimonio Periférico.



Estructura y formas de crecimiento de la ciudad, PGOU de Sevilla, 2006

Desde esta dimensión espacial de la industrialización sevillana en relación con el análisis que el Plan General hace de la evolución urbana de Sevilla y su consecuente zonificación en las diversas áreas de crecimiento, se consignan en la siguiente tabla la ubicación urbana de las tipologías industriales y obras públicas clasificadas según una periodización cronológica.

ÁREAS DE CRECIMIENTO	ÁMBITO TERRITORIAL	ESPACIO PREINDUSTRIAL	ESPACIO INDUSTRIAL SIGLO XVIII	ESPACIO INDUSTRIAL SIGLO XIX	ESPACIO INDUSTRIAL SIGLO XX	OBRA PÚBLICA HISTÓRICA
ÁREA CENTRAL CM. CASCO MURADO	CM.1. CENTRO HISTÓRICO CM.2. CASCO MURADO (BARRIOS)					
ÁREA CENTRAL A. ENTORNO CASCO MURADO	A.1. FRENTE PORTUARIO HISTORICO A.2. EXTERIOR MURALLA DEL ALCAZAR A.3.RONDA DE LA MURALLA					
ÁREA CENTRAL B. AMPLIACION SUR	B.1. CAMINO VIEJO A DOS HERMANAS B.2. EXTENSION PASEOS DEL FRENTE FLUVIAL B.3.EXPOSICION IBEROAMERICANA B.4. AMPLIACION DEL PUERTO B.5. EXTENSION SUR.					
ÁREA CENTRAL C. MARGEN DERECHA.	C.1. CORTA DE TABLADA C.2. CORTA DE TRIANA C.3. CORTA DE LA CARTUJA					
ÁREA CENTRAL D. EXTENSION NORTE.	D. EXTENSION NORTE					
ÁREA EXTENSIÓN ESTE	E.1. PUENTE DE LA PUERTA DE LA CARNE E.2. PUENTE DE LA ENRAMADILLA E.3. PASO A NIVEL DE FELIPE II E.4. PUENTE DE LA PUERTA DE CARMONA E.5.ENTIDADES DE CRECIMIENTO TRANSVERSAL.					

Tabla nº 5 (elaboración del autor) Zonas de implantación industrial en Sevilla según las áreas de crecimiento del PGOU

Siendo pertinente, y sobre todo dado el carácter propositivo de este documento sobre los paisajes históricos de la producción en Sevilla, contemplar un marco de gestión cultural de carácter integrado que, en lo que afecta al patrimonio industrial, es muy necesario debido a la interterritorialidad de los numerosos factores que lo constituyen, como son: la movilidad laboral, la dispersión de las materias primas, la estructura escalada de los procesos de integración económica (extracción o cultivo, transformación, almacenamiento y comercialización), la extensión de los mercados, etc. Rasgos que ya se hicieron notar en la propuesta de Inventario de Patrimonio Industrial de Andalucía (IPIA) realizada para la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio en 2008[38] y que adquieren toda su vigencia en relación con la ciudad de Sevilla y área metropolitana cuando el POTAUS enuncia la necesidad de: "*incorporar el*

[38] El IPIA formaba parte de un Convenio Marco de Investigación entre la CVOT y la Universidad de Sevilla para el Asesoramiento en materias relacionadas con la Arquitectura Industrial de Andalucía. Siendo el Investigador Principal el autor de este estudio.

patrimonio histórico a la red de espacios de uso público (…) conformar una red de ejes fluviales (…) definir un sistema compartido de administración"; siendo estas estrategias coincidentes con la propuesta de los paisajes históricos de la producción.

2.2. Ámbito cronológico

Los estudios a cerca del proceso de industrialización en Andalucía, y por tanto en Sevilla, otorgan a esta región una cronología de referencia que situaría su punto de partida hacia el primer tercio del siglo XIX, momento a partir del cual se pueden registrar la aparición de nuevas organizaciones empresariales, nuevas fuentes energéticas, nuevas formas de producción, nuevos medios de transporte y nuevos sistemas de financiación, todo ello en un acelerado proceso de mecanización de los procedimientos y en el marco de una integración de los fundamentos científicos en las aplicaciones técnicas. Estas innovaciones comportaron un conjunto de modificaciones en la estructura económica de Sevilla que se caracterizan por el desarrollo del primer capitalismo, la expansión de la industrialización y la aparición del maquinismo. Teniendo como límite de este proceso industrializador, que afecta a este estudio de los Paisajes Históricos de la Producción en Sevilla, la década de los sesenta del siglo XX cuando se inician las transformaciones específicas de la tercera revolución industrial y la obsolescencia de los procesos industriales anteriores.

Sin embargo este marco cronológico no explicaría completamente el fenómeno industrial en Sevilla al prescindir de los antecedentes que suponen las Fabricas Reales así como otras expresiones productivas ligadas a la débil protoindustria derivada del olivar, como fueron los jabones, o de determinadas aglomeraciones de producción mixta, doméstica y empresarial, en sectores como el de la cerámica y de los textiles manufacturados, que progresivamente iban rompiendo con los esquemas de la producción medieval y de los procesos de trabajo gremiales como afirma Enrique LLopis: "*el análisis de la industrialización o del crecimiento económico moderno de nuestro país debería arrancar, si no queremos obviar los orígenes de estos fenómenos, bastante antes de 1800*"[39].

Esta circunstancias, junto con la experiencia desarrollada en los inventarios de patrimonio industrial realizados en el País Vasco, en Castilla y León o en Aragón, nos llevan a considerar, en esta delimitación cronológica para los paisajes históricos de la producción, los elementos, conjuntos o sistemas protoindustriales de aquellos sectores que fueron claves en el posterior desarrollo industrial de Sevilla como: el minerometalúrgico, el agroalimentario y, por supuesto, las Fábricas Reales. Sirva para darnos cuenta del interés de esta ampliación cronológica el hecho de que la existencia de un sistema preindustrial agroalimentario, tan importante y bien articulado territorialmente, como fue el compuesto por las haciendas de olivar o de vid de la Campiña, de Los Alcores o del Aljarafe, supuso un extraordinario valor, como plataforma de despegue para la siguiente fase económica, bajo las formas de las arquitecturas agrarias, las maquinarias de procesado y energía, los oficios del campo y del taller, la experiencia de la gestión, los capitales invertidos y la estructura comercial y de mercados; factores que contribuyeron decisivamente al despegue industrializador

[39] LLopis; E. (1997), "¿Desaprovechó España importantes oportunidades de crecimiento industrial en las primeras décadas del siglo XIX?", *Papeles de Economía Española,* 73, pp. 64-69.

de Sevilla en el siglo XIX. Observándose además que, en aquellos espacios preindustriales de los siglos XVII y XVIII, se introdujeron, posteriormente, los sistemas de producción capitalistas definidos por la mecanización de los procesos de molturación y prensado, la electrificación y las nuevas formas societarias de propiedad empresarial, hechos que, sin ese capital anterior (mobiliario, técnico…) no hubiera sido posibles. Y que, refiriéndonos, al caso concreto de las Fábricas Reales debe reseñarse la aparición de espacios de trabajo modernos en el sentido de que en ellos se contempla el proceso productivo completo, el trabajo ininterrumpido y un control eficaz sobre el producto y los trabajadores.

2.3. Ámbito temático

El patrimonio industrial adquiere pleno significado cuando se contextualiza territorialmente y se articula funcionalmente utilizando la categoría, propuesta por este estudio, de los paisajes históricos de la producción. Para redundar en esta apreciación se ha de tener en cuenta la más reciente y completa clasificación de los bienes que integran el patrimonio industrial como es la que ha sido propuesta al Consejo de Patrimonio Histórico Español[40] por la Comisión de Revisión del Plan Nacional de Patrimonio Industrial, en marzo de 2011[41], y que por su interés para clarificar temáticamente nuestro objeto de estudio reproduzco a continuación:

> *Se considera **Bien Industrial** cada uno de los elementos o conjuntos que componen el Patrimonio Industrial, pudiéndose distinguir entre bienes inmuebles, muebles e inmateriales.*
> *1. Entre los **bienes inmuebles** se pueden diferenciar cuatro tipos:*
> *1.1. Elementos industriales**:** por su naturaleza o por la desaparición del resto de sus componentes, pero que por su valor histórico, arquitectónico, tecnológico, etc., sean testimonio suficiente de una actividad industrial a la que ejemplifican.*
> *1.2. Conjuntos industriales en los que se conservan los componentes materiales y funcionales, así como su articulación; es decir, constituyen una muestra coherente y representativa de una determinada actividad industrial, como es, por ejemplo, una factoría.*
> ***1.3. Paisajes industriales, son de carácter evolutivo y en ellos se conservan en el territorio las componentes esenciales de los procesos de producción de una o varias actividades industriales, constituyendo un escenario privilegiado para la observación de las transformaciones y los usos que las sociedades han hecho de sus recursos.***
> *1.4. Sistemas y redes industriales para el transporte del agua, energía, mercancías, viajeros, comunicaciones, etc., que constituyan por su articulación compleja y sus valores patrimoniales un testimonio material de la ordenación territorial, de la movilidad de personas, ideas o mercancías o del arte de construir la obra pública del periodo contemporáneo.*
> *2. Entre los **bienes muebles** se pueden diferenciar cuatro tipos:*

---

[40] Es un órgano de colaboración entre las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas, y tiene como finalidad esencial facilitar la comunicación y el intercambio de programas de actuación e información relativos al Patrimonio Histórico Español.

[41] Comisión de la que ha formado parte, a propuesta de la Consejería de Cultura (IAPH), quien firma este estudio.

2.1. Artefactos, compuestos por mecanismos destinados a la obtención, transformación y conducción de sustancias, a la producción de energía o al transporte y a la comunicación.

2.2. Utillajes, herramientas necesarias para el desempeño de los procedimientos técnicos asociados a las actividades económicas.

2.3. Mobiliario y accesorios del entorno social del trabajo. Se incluyen también los bienes de equipamiento mueble de los espacios de residencia, gestión, asistencial o de ocio relacionados con los establecimientos industriales, vestimentas…

2.4. Archivos, están compuestos por los documentos escritos o iconográficos generados por las actividades económicas y las relaciones industriales. Se incluyen en este apartado los fondos bibliográficos relacionados con la cultura del trabajo. El registro de las fuentes orales y visuales se considera prioritario debido su fragilidad y peligro de desaparición.

*3. Como **bienes inmateriales** podemos identificar:*

3.1. Entidades de memoria industrial, aquellos testimonios, instituciones o colecciones unitarias que por su relevancia suponen parte integral de la memoria histórica asociada a un sistema de trabajo, disciplina científica o actividad investigadora relacionada con la Cultura del Trabajo.

2.4. Fases de estudio

En los Paisajes Históricos de la Producción se pueden reconocer, desde una metodología que podemos denominar como arqueología de los paisajes de la producción, las siguientes variables (ver: Tabla 6):

- La específica transformación morfológica del territorio
- Las arquitecturas y obras de ingeniería que los hicieron habitable
- Las tecnologías tradicionales, importadas o innovadas
- Los grupos sociales implicados en esos cambios
- La estructura y tipologías de los oficios allí asentados
- Los conflictos generados de carácter territorial, social, ambiental....
- Los documentos de archivo que se conservan

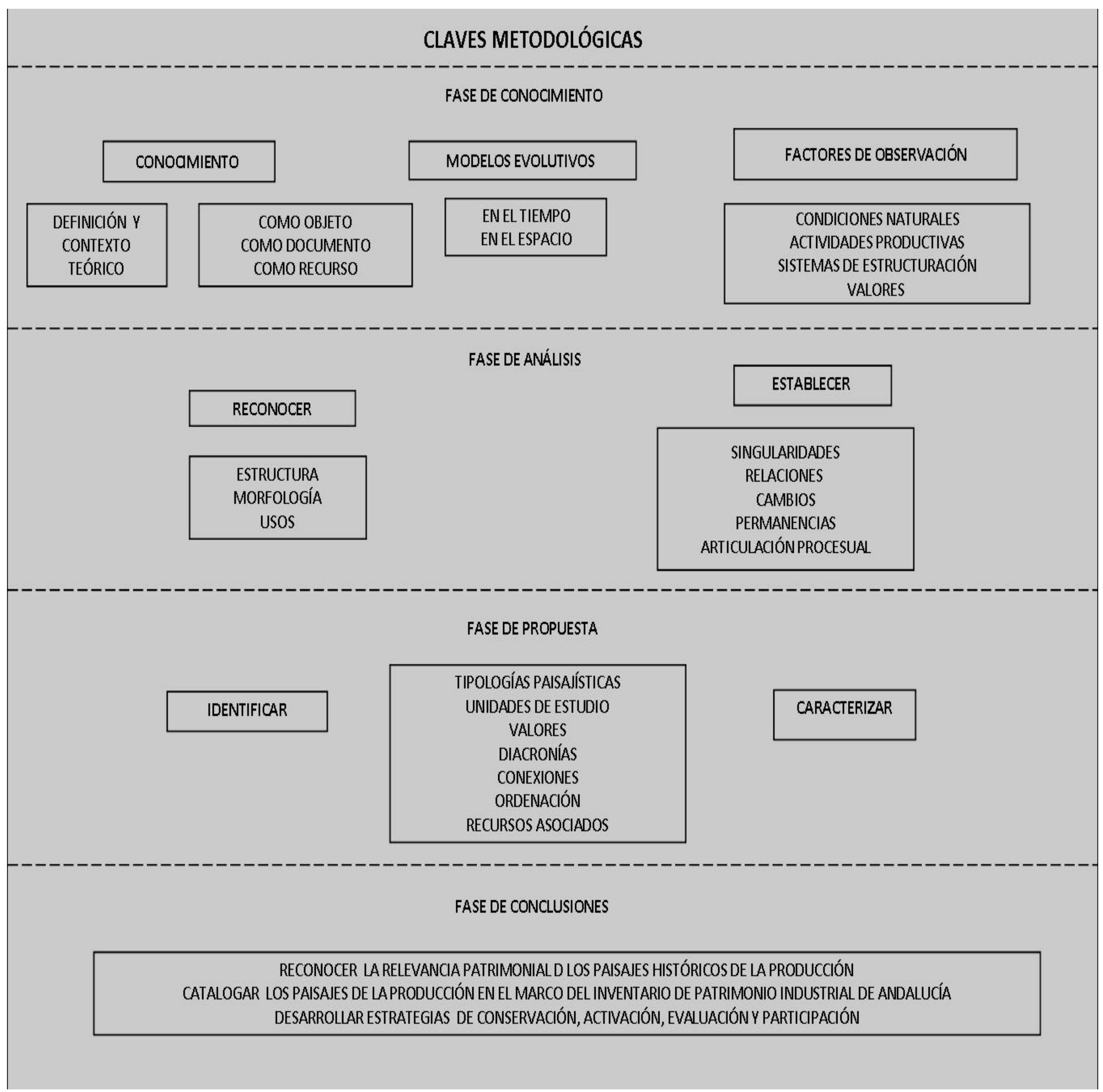


Tabla nº 6 (elaboración del autor)

2.5. Nuevas cuestiones para seguir investigando

Teniendo en cuenta que este estudio supone una primera aproximación conceptual, metodológica y caracterizadora, de los paisajes históricos de la producción en Sevilla, pero que tiene la intención de conseguir que sus conclusiones sean extrapolables a otras ciudades, se proponen a continuación algunas de las preguntas que desde el ámbito urbano deberían orientar la investigación:

- ¿Cómo se pueden perfeccionar los planteamientos metodológicos en los que ha de desenvolverse la investigación en el campo de estudio de los paisajes de la producción?

- ¿Cómo se ha de abordar el análisis de los restos materiales, muebles, inmuebles e inmateriales, del pasado industrial en un contexto territorial y socioeconómico concreto?

- ¿Cuáles han de ser las prácticas específicas en torno a la rehabilitación de los antiguos espacios industriales en su dimensión territorial?¿Cómo pueden coexistir los paisajes de la producción, que esencialmente poseen un carácter dinámico, con las tendencias museográficas actuales?
- ¿Cómo se puede abordar el problema de la obsolescencia de los modelos de producción, sus tecnologías y sus formas de organización empresarial asociadas, en el marco de la ordenación de los paisajes culturales?
- ¿Qué valores añaden los paisajes de la producción al conocimiento del territorio contemporáneo?
- ¿Cuáles han sido las transformaciones territoriales producidas como consecuencia de los cambios tecnológicos propios de cada uno de los modos de producción?
- ¿Cómo se expresa el desarrollo económico generado en un sistema territorial concreto en la conformación urbana de la ciudad central?
- ¿Existen paisajes específicos de cada modo de producción o aparecen yuxtapuestos sobre el mismo territorio?
- ¿Han existido o existen formas de apropiación social de los paisajes de la producción?
- ¿Cuáles han de ser las iniciativas que se han de tomar para que las instituciones reconozcan los valores de estos paisajes?
- ¿Cómo se puede conseguir un consenso científico para que ecologistas, economistas, geógrafos, antropólogos, arquitectos, historiadores, políticos…, hablen el mismo lenguaje y hagan posible estrategias realistas que impliquen la gestión integral de los paisajes?
- ¿Cómo se pueden propiciar formas de participación ciudadana en la identificación, conservación y gestión de los paisajes de la producción?

2.6. Objetivos de la investigación sobre los paisajes históricos de la producción

El propósito de este estudio de caracterización del patrimonio industrial de Sevilla desde la perspectiva de su articulación como paisajes históricos de la producción, tiene cuatro objetivos generales:

2.6.1. De orientación general

1. Realizar una contribución teórica a la evolución de los paradigmas patrimoniales vigentes sobre los paisajes culturales.
2. Recuperar los paisajes históricos de la producción para incidir en el enriquecimiento y la comprensión de la diversidad histórica de cada ciudad.
3. Intervenir sobre los espacios industriales históricos para contribuir a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.
4. Utilizar metodologías que permitan preservar los valores patrimoniales desde una gestión eficiente de los recursos culturales.

Los objetivos específicos de este estudio sobre los paisajes históricos de la producción en el medio urbano de Sevilla se pueden agrupar teniendo en cuenta su orientación conceptual, operativa y evaluadora:

2.6.2. De orientación conceptual

1. La interpretación del patrimonio cultural necesita ser completada con nuevos enfoques, como el proporcionado por el patrimonio industrial, para conseguir una ciudad inclusiva.
2. El reforzamiento del sentido de memoria, como pertenencia al lugar, mediante la apropiación integral por los ciudadanos del legado patrimonial de las actividades productivas.
3. La renovación y ampliación de la imagen de la ciudad tal como es percibida por sus ciudadanos o difundida hacia el visitante desde los paisajes históricos de la producción.
4. La conciliación entre la conservación de los valores patrimoniales con las energías transformadoras de los sectores activos y críticos de la ciudad.

2.6.3. De orientación operativa

1. La apertura de un campo de experiencia, desde los nuevos enfoques conceptuales surgidos desde la disciplina del patrimonio industrial, que puede ser aplicada a los planes de gestión patrimonial en el medio urbano.
2. La generación de una plataforma de coordinación multidisciplinar dirigida a innovar nuevas estrategias metodológicas que contemplen la activación de los recursos del patrimonio industrial.
3. El mantenimiento de los espacios productivos, en su uso original histórico o como espacios reconvertidos, para permitir afianzar la diversidad de usos en el medio urbano contribuyendo a la sostenibilidad de las economías locales.
4. El fortalecimiento de la participación ciudadana y su implicación en los desafíos de las ciudades desde una estrategia contemporánea que haga posible la mejora de la calidad de vida con los requerimientos de la protección del patrimonio cultural.

2.6.4. De orientación evaluadora

1. Para establecer unos criterios de intervención patrimonial adaptados al carácter de los paisajes históricos de la producción.
2. Para realizar un diagnóstico apropiado que clarifique la potencialidad y viabilidad de estos recursos.
3. Para proponer un sistema de indicadores y baremos de medición aplicables a los casos de estudio.
4. Para permitir que los procesos de intervención propuestos estén sujetos a sistemas de corrección durante y después de su ejecución.

2.6.5. De orientación participativa

1. Desarrollando una metodología mixta de consulta y participación en el proyecto basada en encuestas y talleres de trabajo compartido.
2. Difundiendo adecuadamente el valor patrimonial de los bienes afectados y los objetivos del proyecto.
3. Diseñando una política de comunicación, los instrumentos de consulta y los medios para la exposición de los resultados.
4. Generando los mecanismos idóneos de participación y evaluación ciudadana para los proyectos aprobados.

Las acciones que se derivan de los objetivos propuestos para la identificación, caracterización, protección y activación de los paisajes históricos de la producción se dirigen a promover la generación de nuevos atractivos para los entornos degradados que puedan ayudar a aumentar los recursos patrimoniales, a fijar y aumentar la población, a promover la inversión local y externa, a renovar los discursos culturales, a generar nuevas narraciones para el turismo cultural y a mantener las actividades económicas de los entornos afectados.

3. ¿HACIA UN NUEVO PARADIGMA PATRIMONIAL? UNA PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN: LA CLIODIVERSIDAD

El paradigma de patrimonio cultural nunca ha estado constituido por un *corpus* teórico unitario. De manera que es más útil emplear el plural y hablar de paradigmas, ya que al mismo tiempo que reconocemos las divergencias en cuanto a las posibles hipótesis o procedimientos que han de ser puestos en juego a la hora de preservar el pasado, también seremos más fieles a su polémico origen decimonónico en el momento en que se enfrentaron tres concepciones tan radicalmente distintas como fueron la de J. Ruskin, E. Viollet-le-Duc y C. Boito. En esta poliédrica figura que llamamos patrimonio cultural hemos de tener en cuenta otros factores que acentúan su indefinición actual como son:

1. El conjunto de normativas, aportaciones teóricas y experiencias de intervención y de gestión que, en cuanto a su origen cronológico, surgieron mayoritariamente a lo largo del siglo XX y que, en cuanto a su origen geocultural, fueron producidas desde el ámbito que entendemos tópicamente como el de la cultura occidental.
2. La dimensión internalista de las propias disciplinas que tienen como objeto el estudio del patrimonio y que, como bien dejó explicado H. Kung y otros estudiosos de la historia de la ciencia, perturban no sólo el análisis sino también el significado mismo de lo analizado.
3. Los intereses en liza del que podríamos denominar como *lobby del patrimonio* compuesto por la industria turística, las instituciones de las políticas culturales y las asociaciones conservacionistas.
4. La ampliación conceptual y cuantitativa de todos aquellos testimonios culturales que son considerados como bienes patrimoniales de y por una comunidad.

Desde la *Carta de Atenas* de 1931 donde se definía el patrimonio como *histórico y artístico* y se identificaba con las *obras maestras de la civilización* hasta los últimos documentos como son los de la *Declaración Universal de la UNESCO sobre la Diversidad Cultural (2001)* y de la *Convención para la Salvaguarda del Patrimonio Cultural e Inmaterial (2003)* el camino recorrido por el marco teórico que inspira la protección patrimonial, la definición de las categorías patrimoniales a proteger, su interacción con la sociedad, su contextualización espacial, su marco cronológico y sus medidas de gestión; han variado de una manera tan significativa que podemos hablar hoy, sin temor a equivocarnos, de la aparición de una nueva plataforma conceptual y operativa referida a ese extenso territorio de la cultura que definimos como patrimonio cultural. Cambios que, a su vez, se han visto condicionados de una parte por las transformaciones de todo orden que el mundo vivió durante ese intenso y conflictivo siglo XX y, por otra, debido a la configuración de un extenso campo multidisciplinar, no por una sola una disciplina científica, que tiene al patrimonio como objeto de su acción, ya sea protegiendo, restaurando, difundiendo o gestionando los que hoy se denominan bienes culturales.

Dada la complejidad de estas transformaciones, que no son objeto de este estudio sino sólo su marco de referencia, ya que hay que saber siempre de donde venimos, la valoración más objetiva y sintética que podemos hacer de estos profundos cambios que han afectado al patrimonio cultural es la de que el concepto de patrimonio

cultural ha estado en constante evolución y que siempre ha seguido el ritmo marcado por las restantes variables: políticas, sociales, económicas o culturales.

Esta apreciación nos ha de llevar a considerar que el concepto del patrimonio cultural no es un sujeto pasivo, como tampoco lo son sus objetos de estudio, y que debe responder, y dar respuesta, a las necesidades de su época, a sus circunstancias, ya que cada uno de los paradigmas que sobre el patrimonio se han establecido lo han sido siempre como resultado de un contexto determinado, de una peculiar estructura ideológico-cultural con amplias ramificaciones, manifiestas o implícitas, en los ámbitos de la política o la economía. Hechos, todos ellos, en su conjunto e interacción, que configuran y, a veces, determinan, hoy, y ayer, el resultado de su valoración, significado y usos[42]. Los valores patrimoniales no son algo totalmente objetivo, ni tampoco esencias intemporales, sino una relación del hombre con el mundo, y consigo mismo, o con su comunidad, percibiéndose en esa relación dialéctica variables de índole social, técnica, económica, estética, territorial y simbólica, que contemplan atributos tanto positivos como negativos[43].

La Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, en su 17ª reunión celebrada en París en 1972 aprobó un texto marco, *Documento de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural*, documento que, en términos generales, sigue estando vigente y sirve de fuente normativa para la mayoría de los países e instituciones que tienen como objetivos la tutela y preservación del patrimonio cultural. De manera que, desde entonces, la mayoría de las definiciones actuales sobre el patrimonio cultural se caracterizan por la enumeración de criterios generalistas que justifican la protección del patrimonio como son: los de identidad, diversidad o valor histórico; añadiéndose, de una manera descriptiva, las categorías patrimoniales objeto de protección y aquellas acciones prioritarias para su conocimiento, protección y difusión. Pero que, desde mi punto de vista, carecen de una teoría que integre sintéticamente:

1. Los avances teóricos especializados surgidos en las tres últimas décadas.
2. Los problemas derivados de un mundo globalizado e intensamente urbanizado; los conflictos entre renovación y conservación.
3. Los retos planteados por el patrimonio del presente; los necesarios modelos de gestión que deben ser puestos en práctica.
4. La dimensión compleja de la cultura actual marcada por la transdisciplinariedad.

En resumen, el patrimonio cultural es una cuestión política, tal como afirma Rem Koolhaas en la exposición *CRONOCAOS* del OMA en el *New Museum*, debido a que el patrimonio cultural se ha convertido hoy en un derecho, en el derecho a la conservación del pasado. Coincidiendo con el análisis que establece Ren Koolhaas para

---

[42] Parafraseando el Teorema de Ronald H. Coase, en Bernal, A. M.: España proyecto inacabado. Los costes / beneficios del imperio, Editorial Marcial Pons, Madrid, 2005 (pp. 178).

[43] Muñoz, María Dolores; Resumen Ejecutivo Proyecto FONDECYT NO. 1951220 Preparado para el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Chile, abril 2004.

los problemas que gravitan amenazadoramente sobre las estrategias actuales de conservación patrimonial al detectar las siguientes contradicciones que acechan hoy a la preservación patrimonial:

1. La cada vez mayor vaguedad y extensión de los criterios de selección, independientemente de las condiciones particulares de cada área geocultural.

2. La evidencia del deterioro y mutación material de los objetos conservados y/o restaurados que les hacen perder autenticidad.

3. Los diferentes conceptos y actitudes que tiene cada cultura frente a la preservación del pasado.

4. Los síntomas de congelación monumental que afectan a numerosos cascos históricos.

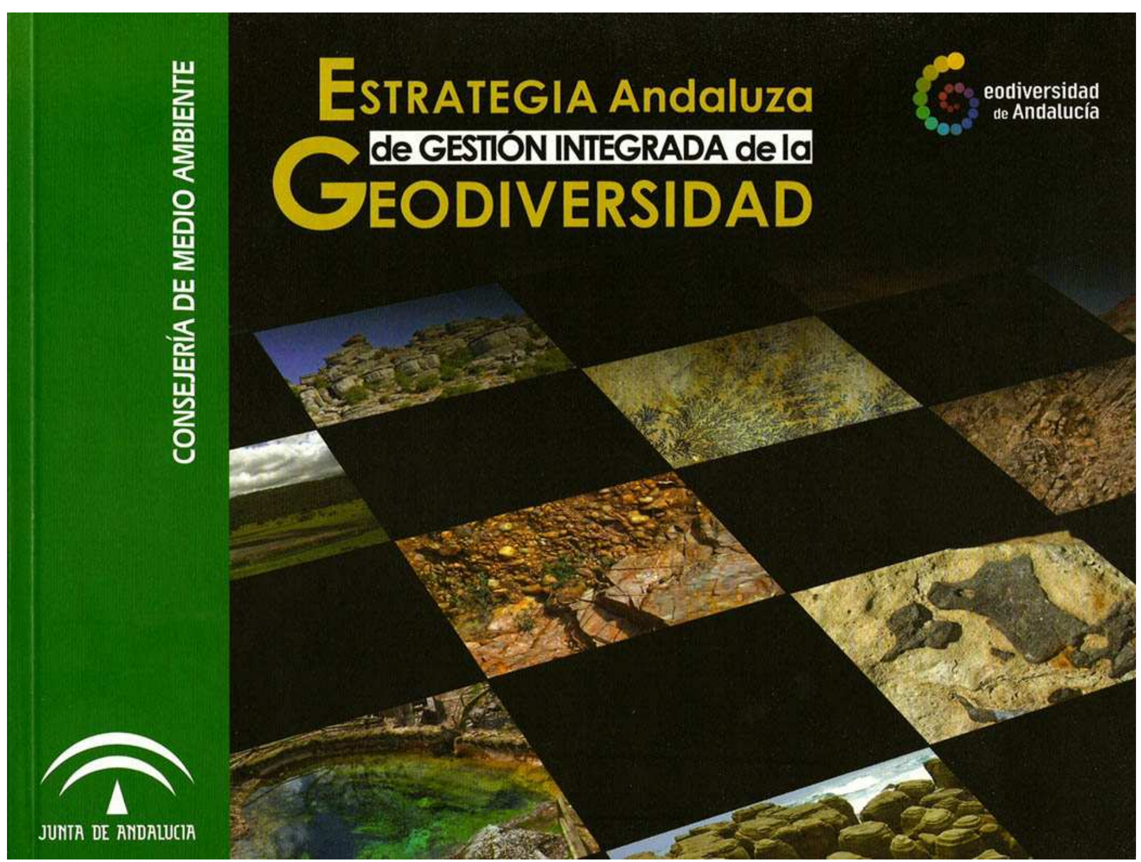
5. La contradicción permanente entre la preservación de lo excepcional y lo mediocre[44]*.*

Para completar este panorama sobre el estado de la cuestión acerca del paradigma patrimonial hemos de partir del reconocimiento de los múltiples y complejos retos que el patrimonio cultural tiene planteados en los albores de este nuevo siglo y que, habitualmente, se abordan de una manera asistémica y descoordinada. Careciendo de un marco teórico que integre los diferentes enfoques que, sobre el patrimonio cultural, y desde distintos ámbitos disciplinares, se producen constantemente en un modelo de conocimiento como el actual que se caracteriza por el conflicto permanente entre la obligada especialización, como necesidad inherente a cualquier investigación rigurosa, y la necesaria multidisciplinariedad, como obligación metodológica. Detectando, desde la experiencia acumulada en mi trayectoria investigadora, la ausencia de un espacio de reflexión convergente en el cual se pueda producir una síntesis que: haga visibles las aportaciones especializadas (de conocimiento, de metodología, de herramientas instrumentales), traslade el nuevo conocimiento a cada disciplina, coordine un marco común de trasferencia de resultados prácticos a la sociedad y genere un marco conceptual actualizado para el patrimonio cultural.

Estas orientaciones acerca del cambio de paradigma del patrimonio cultural vigente deben tener como antecedentes los cambios producidos recientemente en otros campos de conocimiento, de experiencia y de acción, que también poseen un carácter global, como son los de la biodiversidad y la geodiversidad y que, más allá de su ámbito de acción específico, surgen a partir de una nueva conciencia universal marcada por la sostenibilidad al partir de: la constatación de la interrelación existente entre los problemas que se pretende resolver, el deterioro continuado del medio en el que habitamos, la apreciación acerca de los límites de los recursos existentes, la responsabilidad contraída con las generaciones siguientes y la necesidad de diseñar estrategias de gestión participativas e integradas. Quedando claro que, aunque en el ámbito del patrimonio cultural, existen singularidades que hacen más difícil la unificación de conceptos, criterios y estrategias, ya que, la cultura posee una fuerte dimensión interpretativa y, por tanto, de significado y valor, lo que hace mucho más difícil y compleja la síntesis entre los intereses de los diversos agentes que investigan crean, conservan, difunden o activan la cultura. Pero no debe ser una barrera para

[44] Consultar la página web del New Museum de Nueva York: http://www.newmuseum.org/exhibitions/441

encontrar, en la línea de las directrices de UNESCO y de otros organismos o instituciones, espacios de consenso para la teoría, la acción y la gestión.



Portada del documento base de la Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Geodiversidad, 2010

El panorama conceptual referido al patrimonio ha cambiado sustancialmente en los últimos años. Desde el ya lejano y elitista patrimonio histórico, al matizado patrimonio histórico-artístico, hasta llegar a la actual, y conciliadora, denominación de patrimonio cultural, se ha recorrido un largo camino que puede ser definido sintéticamente como un proceso de integración de sensibilidades en aras de una pluralidad que sea capaz de recoger las variadas manifestaciones creativas que el ingenio humano y sus tradiciones materiales o inmateriales asociadas han sido capaces de ejercer sobre un territorio concreto a lo largo de las diferentes etapas del proceso histórico. Todo ello conciliando el respeto por la autenticidad, integridad y valores asociados a cada elemento protegido, con su conservación y rehabilitación y con su inclusión contextual en medio físico que le es propio, al tiempo que se producía una activación operativa desde la difusión pública y su inserción en las cadenas de turismo cultural de nuestro tiempo.

Actualmente existe un amplio consenso científico y social acerca de la importancia que tiene el registro, protección, conservación, difusión y activación de los sistemas o elementos culturales que forman parte de la herencia más significativa de nuestra historia pasada. En los últimos años el legado patrimonial ha visto ensancharse sus límites por diversas razones. La primera de ellas se ha producido como resultado de las nuevas perspectivas que las ciencias sociales han adquirido al verse ampliadas sus temáticas de estudio y establecer contactos con otras ciencias o áreas de conocimiento, tanto en el plano conceptual como en el instrumental. La segunda de las

razones procede de la propia sociedad que, en su conjunto o a través de la actividad de grupos específicos, demandaba verse reconocida en su integridad, pluralidad y diversidad. Por último deben ser destacadas las iniciativas de las instituciones dedicadas al patrimonio (investigación, protección o restauración) que han hecho emerger nuevas miradas sobre los denominados patrimonios emergentes como el industrial, el inmaterial, el subacuático o el de las arquitecturas del movimiento moderno, articulando sistemas de interpretación que priman la interrelación de los diversos elementos patrimoniales mediante su inclusión amplia en los denominados paisajes culturales o a través de los sistemas de los itinerarios culturales.

Actualmente se viene desarrollando una labor consistente en ir reconociendo e integrando en el núcleo matriz del patrimonio cultural el perfil de cada uno de los nuevos sectores patrimoniales emergentes, como son: el subacuático, el de la arquitectura del Movimiento Moderno, el industrial, el inmaterial o el de los paisajes culturales; acciones necesarias y de gran interés, y que contribuyen, claro está, a un mejor reconocimiento de la diversidad cultural, pero que, al mismo tiempo, introducen nuevos factores de contradicción; siendo uno de los más evidentes el factor de compartimentación: entre la unidad consensuada que ha de tener el concepto fuerza del patrimonio cultural y las lecturas o concepciones que se tiene desde esos nuevos sectores emergentes acerca de las medidas a tomar para su apreciación, conservación, etc. Hecho que dificulta la comprensión integral del pasado y de sus bienes representativos y, lo que es más importante, entorpece su gestión coordinada. De manera que el exponencial crecimiento reciente del patrimonio cultural basado en las nuevas extensiones producidas por: el carácter específico de los bienes, la ampliación cronológica hacia el presente y la territorialización patrimonial; nos está llevando a una crisis, no sólo de tipo teórico, sino, y lo que es más importante, de modelo de gestión.

Estos problemas descritos pueden ser ejemplificados e identificados, en el caso de la reciente *Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía (2007)* que afecta, indudablemente, como marco normativo de referencia, a este proyecto sobre los Paisajes Históricos Urbanos. Cuando observamos como, en su capítulo dedicado a los llamados *Patrimonios Especiales* como son: el documental, el arqueológico, el etnológico o el industrial, se introduce, sin desearlo, la variable de la incomunicación patrimonial. Pues es evidente, y así lo refrendan las prácticas actuales de gestión y de ordenación del territorio en relación con los bienes culturales que allí radican, que las visiones sistémicas son mucho más realistas a la hora de afrontar los necesarios planes estratégicos para el patrimonio cultural. Al tiempo que nos vemos enfrentados a la muy difícil tarea de definición y delimitación acerca de donde empieza y donde acaba cada uno de esos patrimonios especiales; y que, singularmente, para el caso del patrimonio industrial, plantea problemas a la hora, no sólo de su protección legal, sino, lo que es más importante, en el momento de programar actuaciones tanto para su investigación como para su conservación debido a que los testimonios industriales, puede parecer paradójica esta afirmación en este estudio sobre los paisajes históricos de la producción, no son bienes patrimoniales en el sentido convencional de ser testimonios que forman parte del pasado, sino que han de ser comprendidos desde la perspectivas de su consideración como industrias fósiles o como industrias históricas activas. Ya que, además, se ha de tener en cuenta que los sistemas de la producción se

caracterizan por constituir procesos evolutivos, claramente diacrónicos, de carácter material e inmaterial, marcados por la modificación constante de sus fuentes de energía, de las herramientas, de la maquinaria, de los procedimientos técnicos, de las relaciones laborales, de los productos elaborados y de los espacios de trabajo. La industria constituye un lugar de creación, transformación y destrucción permanente, por ello, los criterios de catalogación convencionales no nos sirven para los numerosos ejemplos de lugares industriales. Criterios que no ayudan a entender la complejidad de la industria desactivada, fósil, ni tampoco la industria histórica activa, y mucho menos cuando lo que se pretende es su reconocimiento en el territorio, como sucede en los paisajes históricos de la producción.

Por todo lo dicho anteriormente pienso que necesitamos un cambio de paradigma patrimonial que incorpore los nuevos enfoques teóricos y metodológicos, pero que además, ese nuevo paradigma, aporte a los planteamientos de partida la dimensión proactiva, que normalmente se incorpora al final, en las conclusiones: dimensión que alude a las estrategias de activación del patrimonio cultural. Poniendo como ejemplo de esta situación el siempre necesario y controvertido asunto de los inventarios de patrimonio, de cualquier tipo, en los que, generalmente, los bienes inventariados carecen de una consideración específica como recursos activos y transversales.

Para ello desarrollo a continuación tres niveles nuevos que se deberían incorporar a los inventarios de patrimonio y que se añadirían a los campos de registro habituales relacionados con los bienes culturales acerca de su identificación localización, descripción o valores intrínsecos del bien, las afecciones del suelo, urbanísticas y de propiedad, el estado de conservación, patologías o daños que los deterioran o ponen en peligro o los bienes asociados al bien principal, entre otros campos habituales de registro. Siendo estas metodologías de registro necesarias para cualquier tipo de inventario pero, especialmente, para los destinados a los paisajes históricos de la producción.

3.1. El registro perceptivo-emocional

Tendría que realizarse una ampliación del registro objetivo mediante la inclusión del registro perceptivo-emocional, tal como propone Giuliana Bruno, Profesora de Estudios Visuales y Medioambientales de *Harvard University*[45], que partiendo de su investigación sobre las intersecciones entre la arquitectura, las artes visuales y el cine, establece un proyecto de *re-sensorización* del ser humano para un mundo en el que la dimensión de lo virtual está sustituyendo a la experiencia directa. Ya que no debemos olvidar que el patrimonio, no sólo es conocimiento, no sólo es memoria, sino que también es percepción (simbólica, social o estética); como preceptivamente se han encargado de decirnos, y admirablemente, G. Bachelard, P. Bordieu o J. Berger entre otros. De modo que el bien cultural no sea considerado un sujeto pasivo de las acciones de protección, conservación e intervención sino que, como protagonista principal, nos muestre las huellas físicas, emocionales, temporales, personales, sus potencialidades icónicas, de conexión, de transversalidad y sus cualidades escénicas y de producción de nuevos argumentos.

---

[45] Bruno, Giuliana: Atlas of Emotion: Journeys in Art, Architecture, and Film, Verso, New York, 2002



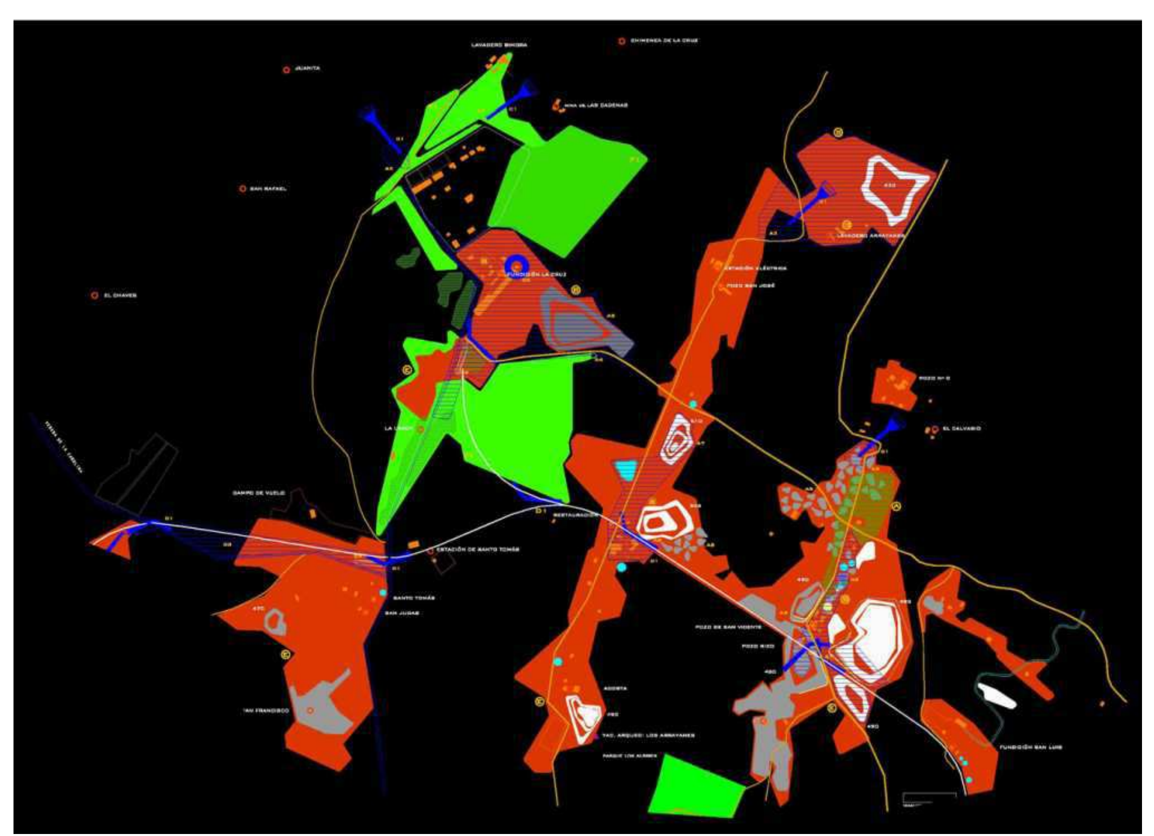
El Banquete fúnebre, fotografía de Linarejos Moreno, 2007

La artista Linarejos Moreno explica de este modo su obra :"*Ante la inminente demolición de la fábrica, llamé a las plañideras para que representasen el teatro del dolor ante la inevitable muerte del espacio. Todos los operarios fueron congregados para el banquete fúnebre, que según la tradición fue presidido por el muerto, el edificio industrial en el momento de cese de su actividad. Por último realicé la instalación lacrimarios entre las máquinas. Esta instalación funeraria fue construida de una manera ritual y permaneció dentro del edificio hasta marchar con él tras el derribo. Depositada en el interior tenía como misión acompañar al difunto en su viaje hacía el más allá*".

3.2. El registro 2.0

Esta denominación parte de la incorporación de un nuevo factor como es el proporcionado por la disponibilidad actual de nuevas tecnologías, factor que sirve como detonante, tanto para la fase del trabajo de campo, como para la de laboratorio y, por supuesto, para la de conclusiones, para la aparición de un nuevo universo explicativo relacional en el atrasado mundo de las ciencias humanas en sus relaciones con las nuevas tecnologías. Siendo muy significativos algunos proyectos actuales en curso como son a mi entender: "*The Spatial History Project*" y "*Mapping the Republic of Leters*" desarrollados en la Universidad de Stanford (U.S.A.) y que inciden en la apertura de un territorio inmenso de innovación para las humanidades, que podemos denominar a partir de esos proyectos como: *Humanidades Digitales*, proyectos en los

cuales los datos históricos objetivos, en nuestro caso patrimoniales, pueden ser visualizados desde un nuevo dinamismo relacional, desde su específica densidad de datos y desde su volumetría informativa, como historia 2.0, como patrimonio 2.0. De manera que, sin mitificar la cuantificación y comprendiendo el carácter instrumental de estos avances, asistimos a la generación de nuevas preguntas, de nuevo conocimiento y de nuevos retos para la gestión activa de esa información. No se trata simplemente de la utilización de herramientas SIG, que por cierto están insuficientemente aplicadas al patrimonio cultural, sino de algo mucho más importante, y que tiene que ver con algo que es obvio para la mayoría de las ciencias: que la utilización de nuevas tecnologías ha permitido a los científicos investigar lo que antes era imposible (recordemos el antecedente histórico del empleo del telescopio por Galileo) y de todo aquello que, además, no se conocía. Este *Methodological Turn* parte de la constatación de que hoy el análisis de la información ya no está determinado por la palabra escrita y que, incluso, ideas tan abstractas como las de valor cultural o significado histórico, pueden ser trasladadas a cartografías, tal como ahora hacen en la Universidad de Stanford o como antes hacían los aborígenes australianos en sus mapas mentales -*las vías de los cánticos*- de manera que a ese salto cualitativo respecto de la utilización de los datos lo definamos como proceso de *bio-información*.



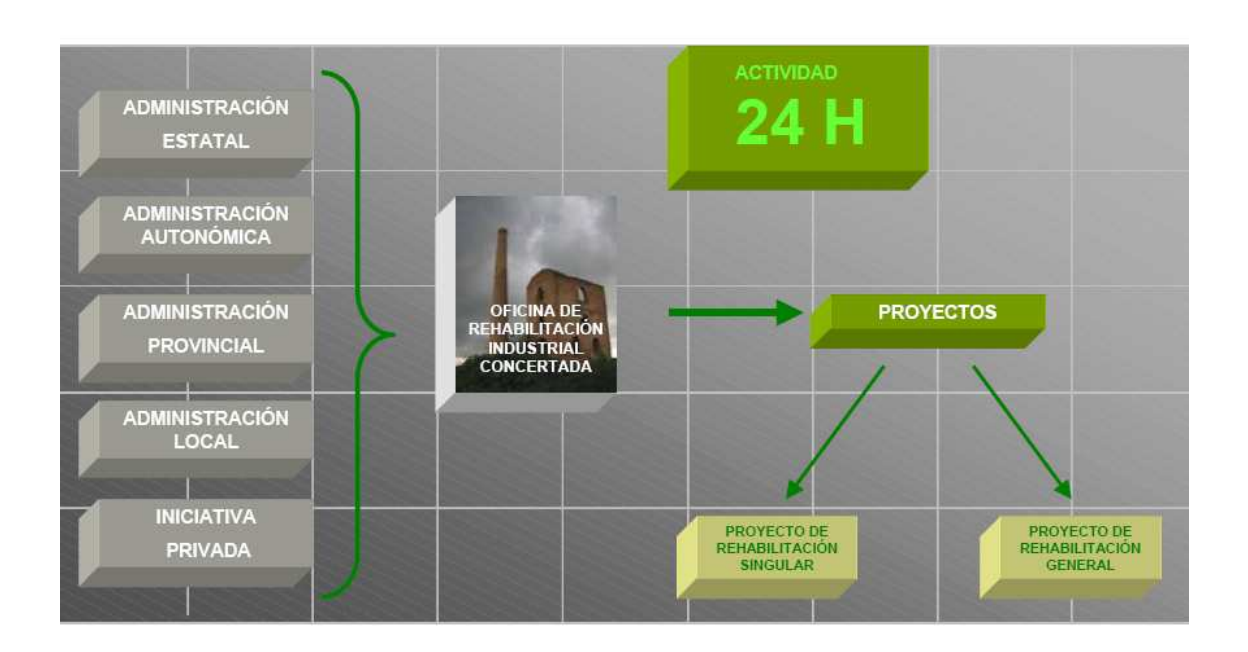
Enrique Larive López, Análisis del paisaje minero de Linares, 2009

3.3. El registro de activación

Añadiendo al registro objetivo, al perceptivo y al 2.0 un cuarto nivel de información que surge de la operación de cruce entre los datos patrimoniales con otros datos emanados de diferentes ámbitos distintos del específicamente patrimonial y que tiene que ver con la gestión y los usos que ha de incorporar el patrimonio cultural en

relación con las necesidades que cada sociedad tiene en un territorio concreto a partir de: 1. La demanda de infraestructuras culturales, de equipamientos públicos, de vivienda, de suelo para actividades productivas, de espacios públicos; 2. La racionalidad en el destino de las inversiones directas previstas por los diferentes niveles de la administración (de la estatal a la local) en materia de patrimonio y equipamiento cultural, así como por los porcentajes de inversión indirecta de esas mismas administraciones dirigidos a planes que sin estar directamente vinculados al patrimonio cultural, si que lo afectan; 3. Incorporando a la población residente en la activación de los bienes culturales mediante su participación en los planes que se elaboren y mediante la identificación de sus necesidades de desarrollo para promover políticas arraigadas en el territorio y a través de sus agentes económicos y sociales (en Andalucía es una necesidad la incorporación de los Grupos de Desarrollo Rural a la gestión del patrimonio cultural) para promover un desarrollo endógeno de carácter sostenible; 4. Aprovechando los documentos, herramientas y datos de las administraciones públicas; 5. Incorporando al sector privado en la activación de los bienes culturales desde unas políticas marcadas por la negociación y el diálogo.

LAS ÁREAS DE REHABILITACIÓN INDUSTRIAL CONCERTADAS
PROYECTO "VIVO EN UNA FÁBRICA"



RE – HABITAR EL PATRIMONIO INDUSTRIAL

Áreas de Rehabilitación Industrial Concertadas, proyecto de J. Sobrino para la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, 2007

3.4. Una nueva Cultura del Patrimonio

Los cambios habrán de consistir en: unificar conceptos, simplificar las categorías patrimoniales y establecer acciones transversales. Especialmente en unos momentos en los cuales los desequilibrios ecosociales se encuentran en una fase crítica, de tal modo que, prácticamente, ninguna actuación pública o privada puede ser concebida o planificada sin tener en cuenta sus impactos a corto, medio y largo plazo. De esta

manera el patrimonio cultural podrá salir de su ensimismamiento y acercarse con curiosidad a otras disciplinas, que disponen de otros paradigmas y otras herramientas, con las que habitualmente no cuenta, a la hora de tomar préstamos metodológicos y conceptuales que renueven su propia raíz epistemológica para adaptarse a las nuevas y perentorias necesidades de nuestro tiempo. Para ello es necesario generar una nueva *Cultura del Patrimonio* que, incluso, que sea capaz de subvertir nociones patrimoniales estáticas y anquilosadas, para anticipar nociones más dinámicas e interactivas, al tiempo que integradoras, sin dejar de ser respetuosas con el pasado desde una conciencia comprometida con el presente.

Una de las demandas actuales del Patrimonio Cultural, lo que pide de nosotros, es, precisamente, que comprendamos en qué consiste realmente el patrimonio mismo, en las circunstancias históricas actuales. Es decir, cuáles son sus modos, sus garantías, su sistema de gestión y las posibilidades que brinda al ciudadano. Qué valores lo sustentan y qué intereses se oponen a su conservación. De la adecuada respuesta a estos interrogantes se derivará una nueva Cultura del Patrimonio y un nuevo paradigma del Patrimonio Cultural.



Imagen del puerto de Sevilla (hacia 1910) en los Muelles del Arenal donde se puede valorar el concepto de *cliodiversidad*: las mercancías junto a los muelles, los barcos a vela y a vapor, el puente de Triana, la Central Térmica de Sevillana de Electricidad en calle Arjona, los estibadores, el trazado ferroviario, el tendido eléctrico, los coches circulando por el Paseo de Colón.

A esta actitud de cambio metodológico, que para el patrimonio cultural significa generar una nueva Cultura del Patrimonio[46], estableciendo una nueva orientación

[46] Recordemos las mejoras que se han introducido en los últimos años en la gestión de un bien, tan esencial como en peligro, como es el del agua, a partir de la estrategia denominada “Cultura del agua”.

estratégica para los bienes culturales, que expreso conceptualmente con el término de *cliodiversidad*[47] que es un neologismo formado por el prefijo *Clio* (que simbólicamente identificamos con la historia) unido a la raíz *diversĭtas* (variedad). Planteando con esta denominación un proceso conceptual que tiene por finalidad asumir y reconocer, en el sentido que indican los cambios operados en las categorías patrimoniales y de los requerimientos de gestión por parte de UNESCO, que la amplia variedad de las manifestaciones materiales e inmateriales que, en interacción con el medio natural, forman parte de la cultura, son el resultado plural y diverso del intenso proceso civilizador de la especie humana sobre la Tierra y que, ante todo, requiere de un modelo de gestión que asegure la salvaguarda de los valores que pretende defender. La *cliodiversidad* se distingue por su carácter diacrónico y territorial, conformando para cada lugar, para cada ámbito cultural, para cada grupo social, una visible y representativa estratigrafía cultural compuesta por el legado histórico de una comunidad concreta, en interacción con un territorio determinado, en el que se reconocen todas las materialidades y sus construcciones simbólicas.

El rico y variado legado que reconocemos hoy en la *cliodiversidad* comprende una extraordinaria variedad de *cliosistemas* que nos hablan de las diferencias culturales de cada sociedad o grupo humano, en función de variables tales como: el lugar, el tiempo histórico, las mentalidades simbólicas, los modos de producción, las relaciones de poder, la tecnología, las explicaciones científicas, la edad o el género. La *cliodiversidad* constituye un legado activo, necesario para mantener la calidad de vida y la libertad de la de la especie humana sobre la tierra frente a los procesos de homogeneización derivados de la globalización. La pérdida de manifestaciones culturales y la destrucción creciente de *cliotopos* (*cliotopo* es el espacio físico o simbólico en el que se desarrollan y relacionan las formas materiales e inmateriales de las sociedades) constituye una pérdida significativa de *cliodiversidad*.

La crisis *ecosocial* en la que nos movemos hoy día ha de ser comprendida y vivida como una oportunidad de manera que seamos capaces de pensar de manera diferente. En este caso supone pensar el patrimonio cultural como *cliodiversidad,* de manera diferente, con una metodología adecuada a una sociedad que ha dejado de ser moderna –en el sentido *kantiano*- y que pretende insertarse en una nueva racionalidad en la que los recursos no se contemplen desde una óptica depredatoria o renaturalizadora sino desde una perspectiva convivencial –en el sentido *illichiano*[48], que hoy denominaríamos como de sosteniblidad.

Y, aplicando el enfoque de la *cliodiversidad* a los paisajes históricos de la producción, he de poner de relieve que actualmente los enfoques más extendidos hacia estos lugares pasan por su consideración como *brownfields*, como espacios negativos, como lugares en los que los impactos generados por las actividades económicas, singularmente de la era industrial, han de ser erradicados a partir de estrategias mal llamadas como de renaturalización o de *greenfields*. Estrategias que suponen, en numerosos casos, la pérdida de un documento valioso para conocer los modos de

---

[47] Sobrino Simal, Julián, "Las fábricas del sur. Espacio, memoria y lugar", en Patrimonio Industrial de Andalucía. Portfolio Fotográfico, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, 2006

[48] Illich, Ivan: La convivencialidad, Barral Editores, Barcelona, 1974

apropiación y modificación del territorio y de sus recursos y, sobre todo, el desconocimiento del valor que, dentro de la destrucción, tiene cualquier forma de cultura, recordando a Walter Benjamin cuando en su obra póstuma *Tesis de filosofía de la historia* afirmaba: "*No existe ningún documento de cultura que no lo sea al mismo tiempo de la barbarie*"[49]; afirmación a la que hoy deberíamos añadir: si no somos capaces de establecer metodologías reparadoras.

En el mapa conceptual se puede visualizar el cambio de orientación que proponemos para las intervenciones en los *brownfields* dirigida hacia su reconsideración: desde su caracterización como espacios negativos a ser considerados como espacios cargados de tiempo, espacio y memoria, que pueden ser definidos como *ecosocfields* y que parte de la intención de proponer estrategias de reparación de carácter positivo, en las que se unan la regeneración medioambiental, los contenidos patrimoniales, la cohesión social y el reequilibrio territorial.

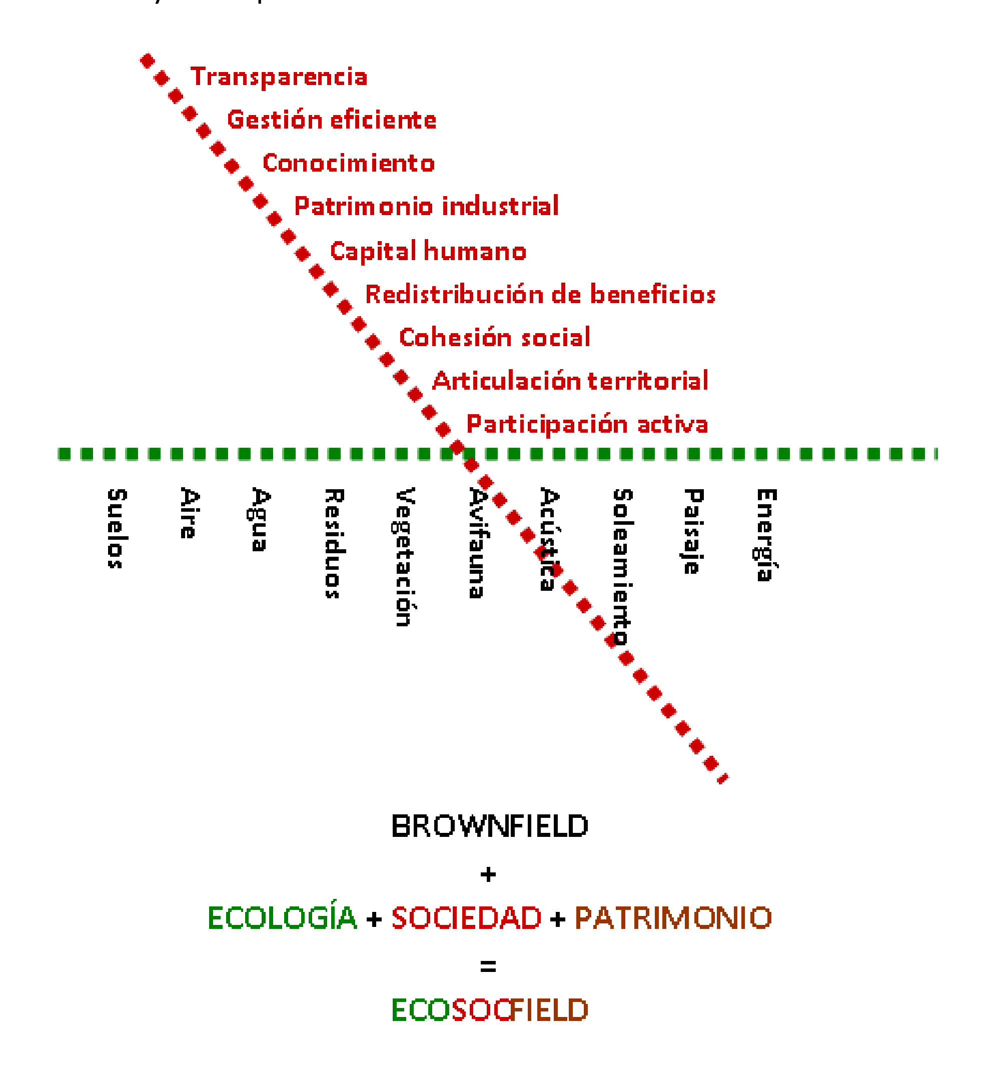


Tabla nº 7 (elaboración del autor)

[49] Benjamin, Walter: *Tesis sobre la historia y otros fragmentos,* Editorial Contrahistorias, México, 2005

La *cliodiversidad* no ha de suponer un vano esfuerzo puramente renominativo. Supone establecer unas bases precisas para generar una nueva Cultura del Patrimonio acorde con los siguientes planteamientos:

a) Contemplar la representación plural de cuantas manifestaciones entienden los pueblos por cultura.
b) Mostrar una atención preferente hacia aquellas manifestaciones culturales que corran peligro de desaparecer.
c) Gestionar integralmente los testimonios culturales como recursos activos en el territorio.
d) Comprender que en su proceso evolutivo los bienes culturales pueden cambiar de uso.
e) Reparar los impactos y desequilibrios mediante acciones regenerativas en lo cultural, lo social, lo territorial y lo medioambiental.
f) Resarcir los expolios históricos mediante acuerdos que vayan más allá de la problemática restitución de los objetos y atienda a cuestiones de cooperación cultural.
g) Superar la división tradicional entre el patrimonio y sus diferentes esferas de contexto y de interpretación.
h) Insertar de una manera legible los elementos patrimoniales en los sistemas espaciales que les son propios como el verdadero territorio de los hechos.
i) Asumir la intervención sobre los bienes culturales con la naturalidad evolutiva de las sociedades en cambio permanente.
j) Establecer límites a las intervenciones cuando éstas modifiquen significativamente los principales valores patrimoniales sustentados en esos bienes culturales.
k) Orientar la intervención hacia el conocimiento y el diálogo con los bienes y sus contextos mediante acuerdos participativos entre los diferentes agentes sociales, institucionales y de investigación.

De esta manera se puede establecer una *Estrategia para la Cliodiversidad* consistente en la articulación integral de las siguientes líneas y áreas de trabajo:

- La ordenación del territorio debe realizarse simultáneamente con la del patrimonio.
- El desarrollo económico debe contemplarse desde los criterios de la sostenibilidad.
- Las estrategias de decisión para la planificación debe sintetizar lo local y lo global.
- Los ciudadanos deben participar en los planes y proyectos que afecten al patrimonio.
- Las nuevas tecnologías deben integrarse en la gestión y accesibilidad al patrimonio.

Por último sería conveniente establecer criterios de medición para la estrategia de la *cliodiversidad* basados en la elaboración de una fórmula dirigida a establecer un *Índice de Cliodiversidad* (IC) que permitiría evaluar el grado de diversidad patrimonial

existente en un territorio en función de sus diferentes escalas (desde lo mundial hasta lo local). Para ello propongo la realización de un estudio inicial específicamente relacionado con el objeto de este proyecto de Paisajes Históricos Urbanos donde se tuvieran en cuenta tanto las metodologías y las conclusiones de cada estudio particular incluido en el proyecto como el actual marco jurídico de patrimonio histórico de Andalucía (LPHA de 29 de noviembre de 2007) en su identificación de los géneros patrimoniales objeto de protección como son el patrimonio inmueble, mueble y los denominados como patrimonio especiales (arqueológico, etnológico, industrial, documental y bibliográfico).

El problema de partida radica en la diversidad conceptual y terminológica que existe a la hora de definir con sencillez y claridad los diversos géneros patrimoniales que constituyen el legado patrimonial según cada uno de los rangos normativos actuales, desde UNESCO hasta las normas de carácter municipal, que imposibilita generar un Índice de Cliodiversidad estandarizado. A ello hay que añadir las insuficiencias propias del nivel de registro realizado en cada territorio afectado ya que los inventarios no afectan a todos los territorios por igual y cuando existe un inventario de carácter general es probable que, debido a su fecha de realización, no recoja los nuevos patrimonios emergentes como son el subacuático, el industrial, el inmaterial o el de las arquitecturas modernas. Pero, sin embargo, creo que constituiría una excelente oportunidad, teniendo en cuenta esos condicionantes para establecer instrumentos correctores en el proceso de medición, comenzar un experimento de evaluación del Índice de Cliodiversidad en la ciudad de Sevilla partiendo, como decía antes, de los resultados de los estudios realizados sobre el paisaje histórico urbano en el marco legal de Andalucía.

Este IC puede ser aplicado a otro tipo de realidades. Por ejemplo puede servir para establecer el grado de representatividad de los bienes incluidos en el actual Catálogo General de Patrimonio Histórico de Andalucía o se puede utilizar para medir políticas concretas como el IC en las intervenciones patrimoniales llevadas a cabo por la Dirección General de Bienes Culturales o para evaluar el IC de las actuaciones en materias de restauración del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico.

4. LOS PAISAJES HISTÓRICOS DE LA PRODUCCIÓN

Los paisajes históricos de la producción surgen de las actividades económicas que las sociedades han desarrollado en el territorio. Son de carácter evolutivo y en ellos se identifican en el territorio los rasgos básicos que definen las actividades, procedimientos y relaciones necesarias para llevar a cabo las tareas dirigidas al sostenimiento material de la población de un determinado territorio durante un proceso histórico marcado por continuidades y rupturas que convierten al medio físico en un escenario privilegiado de observación de las transformaciones y los usos que las sociedades han hecho de sus recursos. Los paisajes de la producción han de ser comprendidos en relación con los Sistemas Industriales[50], compuestos por: ***"las** redes y plataformas para el transporte del agua, energía, mercancías, viajeros, comunicaciones, etc., que constituyan por su articulación compleja y sus valores patrimoniales un testimonio material de la ordenación territorial, de la movilidad de personas, ideas o mercancías o del arte de construir la obra pública contemporánea"*.

4.1. En el espacio leemos el tiempo

Cuando en el siglo XIX el geógrafo alemán Friedrich Ratzel transformó el vigente paradigma de la geografía, que él adjetivaba de fosilizado, mediante la transferencia a esa disciplina de los avances en el conocimiento producidos en otras áreas del pensamiento, especialmente de las ciencias sociales o de la biología, se permitió definir ese proceso con claridad mediante su conocida frase "*en el espacio leemos el tiempo*".

Respecto del patrimonio, como sistema de registro selectivo de la memoria histórica de cada comunidad, se ha de proceder del mismo modo que hizo Ratzel para desterrar la rígida narración historicista de nuestro pasado y producir una territorialización de los hechos, en la línea que propone E. Soja[51] cuando afirma que: "*hacer geografía es tan importante como hacer historia*", para que, en el caso del patrimonio industrial, emerjan con toda su vitalidad los aspectos técnicos, sociales y simbólicos que constituyen la razón de ser de las actividades productivas en el territorio.

De este modo el "*monumento industrial*" puede adquirir, en este nuevo siglo en permanente transformación, sus verdaderos valores y significados, intrínsecos al bien, al considerarse como el resultado de un proceso abierto, el de la industria, que una vez *patrimonializado* se convierte en un acceso crítico hacia información de nuestra dimensión socioeconómica y en un nodo de amplias conexiones describiremos en los procesos abordados en este estudio. El interés del patrimonio industrial no reside en sus valores estéticos o artísticos, sino en que es historia más espacio; historia social más técnica; espacio social más territorio. Recogiendo las ideas expresadas por Fernand Braudel cuando, internado en el campo de concentración alemán de Lübeck en la primavera de 1942, impartió unas conferencias a sus compañeros de presidio en

---

[50] La definición de Sistemas Industriales aparece recogida en el Borrador de Revisión del Plan Nacional de Patrimonio Industrial realizada en marzo de 2011.

[51] Soja Edward W.: Postmetrópolis: estudios críticos sobre las ciudades y las regiones, Ed. Traficantes de Sueños, Madrid, 2008

las que en su estructura ya encontrábamos la base de su metodología posterior: "*El trinomio compuesto por el espacio, la economía y la sociedad*[52]".

Porque el paisaje, los paisajes de la producción, poseen más vida que los objetos, uno a uno, que en él, en ellos, se insertan, observándose que, cuando las sociedades que los originaron desaparecen, también sus procedimientos, también sus ambiciones, en el paisaje, en los paisajes de la producción, encontramos la huella viva de esos testimonios.

Para las sociedades actuales, estos escenarios de la producción, fosilizados o vivos, constituyen unos extraordinarios paisajes culturales de los que se puede aprender y disfrutar pero para ello son necesarias políticas integrales que permitan su identificación, selección y protección desde estrategias de gestión territorial, económica, cultural y social de carácter avanzado.

Teniendo en cuenta estas consideraciones teóricas, el análisis de la arquitectura industrial en Sevilla para el Proyecto "El paisaje histórico urbano en las ciudades patrimonio mundial. Indicadores para su conservación y gestión" ha de trascender necesariamente su consideración objetual-arquitectónica para que en los casos seleccionados, en coherencia con los postulados teóricos aquí enunciados, se pueda realizar un proceso de identificación, caracterización, análisis y valoración, coherente e innovador.

Por tanto definiremos un marco conceptual, desde el planteamiento de la *cliodiversidad*, en el que las arquitecturas, las máquinas, los grupos sociales y las mentalidades se inserten en un paisaje, que definimos como Paisajes Históricos de la Producción, y que ordenamos para su comprensión en relación con:

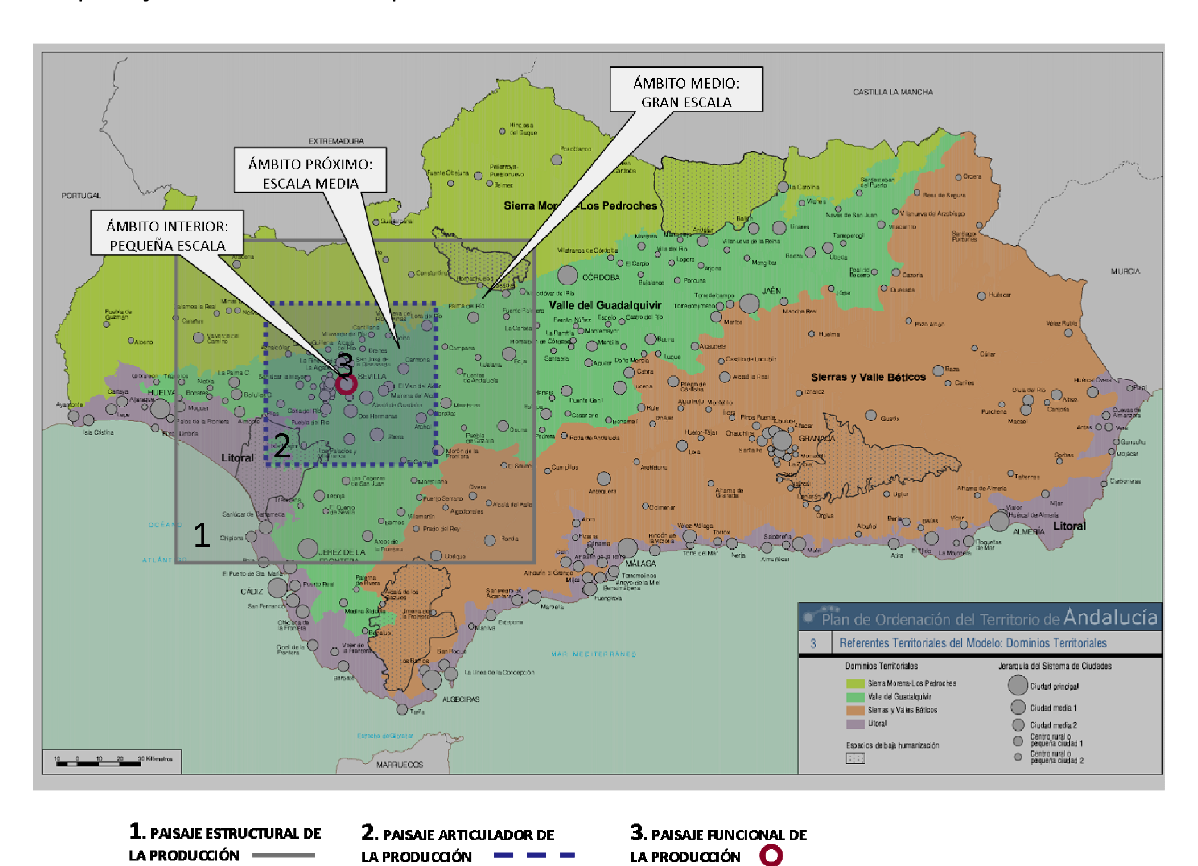
a. Su lógica territorial (escalas, centralidades, bordes …)
b. La importancia de los recursos primarios en ellos localizados (de la agricultura, de la minería, de la silvicultura …)
c. El potencial como articulador y generador de infraestructuras (energía, agua, comunicación …)
d. La cronología de sus procedimientos técnicos (artesanía, manufactura, mecanización …)
e. Los espacios construidos para la producción (mina, explotación agrícola, fábrica …)
f. El marco de las relaciones sociales (conflictos, intereses, símbolos …)
g. Los modelos de producción social del espacio urbano (urbanismo industrial, vivienda social, espacio público …)

4.2. Los sistemas de los Paisajes Históricos de la Producción en la ciudad de Sevilla

La escala espacial que afecta a este estudio, de los paisajes históricos de la producción de la ciudad de Sevilla, nos descubre un sistema territorial más amplio que el de la propia ciudad. Y que tal como he explicado anteriormente nos permite identificar los

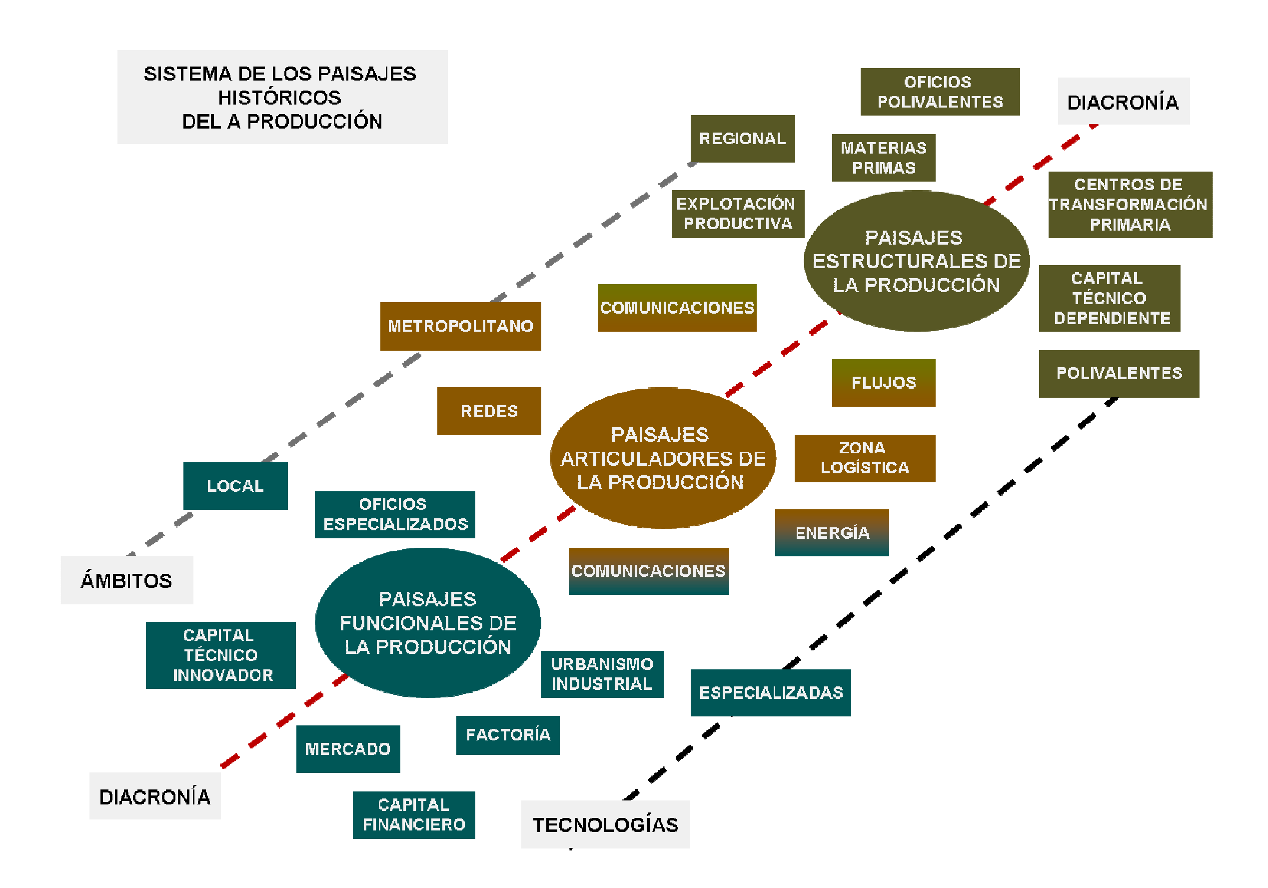
[52] Gemelli, G.: Fernand Braudel e l´Europe universale, Marsilio Editori, Venecia, 1990.

cambios que han afectado a esta ciudad; caracterizada, como sucede en otras ciudades históricas, porque durante importantes periodos de su historia constituyó el núcleo operativo desde el que se articularon y hacia el que convergieron iniciativas de todo orden que se expresan en la creación de un espacio de centralidad regional. Y donde en la actualidad podemos observar el resultado de este proceso, que partió de la funcionalidad de Sevilla como capital política y centro económico, en un amplio territorio social y económico[53] en el que existe actualmente una compleja estratigrafía patrimonial, de gran riqueza y diversidad, referida a los procesos que identificamos con los paisajes históricos de la producción.



Los sistemas que nos permiten caracterizar los Paisajes Históricos de la Producción de la ciudad de Sevilla responden a tres modelos tipológicos:
1. Estructurales.
2. Articuladores.
3. Funcionales.
Tipologías que no deben ser entendidas en una sola dirección: desde la ciudad funcional al territorio estructurante pasando por el nodo articulador, sino que constituye una vía de dos direcciones en la que la ciudad y la región forman parte de un mismo ecosistema de apropiación territorial.

[53] Véase sobre estos últimos conceptos el artículo de Boisier, Sergio: "Bioregionalismo: la última versión del cuento del traje del emperador" en Territorios. Revista de Estudios Regionales y Urbanos, U. de Los Andes, Bogotá, 2001.



1. **Paisaje estructural de la producción:** es de escala regional, es el territorio de los recursos naturales, puede contar con centros de transformación primaria, cuenta con capital técnico mixto (obsoleto y avanzado) y los oficios se distinguen por la polivalencia. Generándose un paisaje productivo predominantemente extractivo y de transformación primaria de los recursos. En esta escala se observa como históricamente, desde la Edad Moderna, se ha ido acentuando una pérdida progresiva de autonomía de las escalas locales –micro- de producción en beneficio de su concentración en escalas locales –meso- de producción, como resultado del complejo y bien articulado sistema de ciudades con el cuenta Andalucía así como del carácter acumulativo propio del sistema capitalista en sus modos de influir en la organización del territorio.

Este ámbito territorial estructural posee unas ventajas definidas fundamentalmente por la escala territorial, la disponibilidad de masa laboral de bajo coste y la localización de importantes y rentables recursos naturales. Este ámbito nos ilustra acerca de la importancia que históricamente han tenido los recursos primarios de un extenso territorio que progresivamente se articula en relación con los intereses radicados en el paisaje funcional de la producción, en Sevilla.

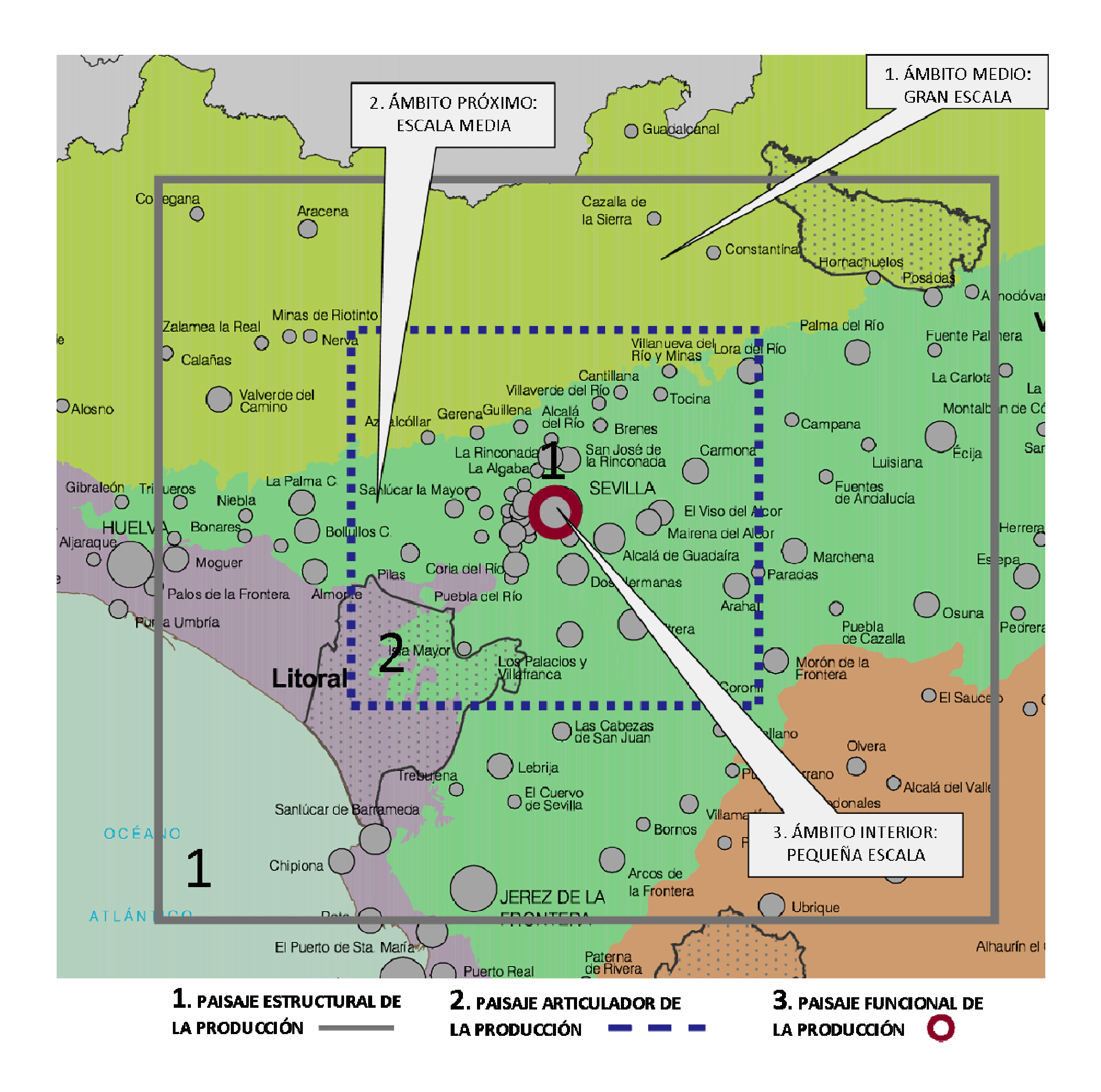
2. **Paisaje articulador de la producción:** es de escala metropolitana, es el territorio de localización intensiva de las redes y las comunicaciones, es un

lugar intermedio en el que se producen los intercambios de flujos entre el paisaje estructural y el funcional en relación con las materias primas, la tecnología y la energía, generando un paisaje en el que predominan las infraestructuras con toda su capacidad, demostrada históricamente, de influir en la ordenación territorial: hacia la ciudad y desde la ciudad. Destacándose el proceso de intensificación que ha ido produciendo, como resultado de la constante sustitución o superposición de infraestructuras, un paisaje en permanente movimiento que hoy refleja a la perfección el concepto de ciudad difusa en su provisionalidad, en sus iconos y en su significado.

Este ámbito territorial articulador posee unos atributos fundamentalmente instrumentales, logísticos y articuladores. Nos sirve para explicar el valor que las infraestructuras, los servicios y la reserva de suelo han tenido para el desarrollo de las actividades productivas desarrolladas en el paisaje funcional de Sevilla. Esta tipología suele tener connotaciones paisajísticas negativas, lugar intermedio, espacio intersticial, territorio degradado, que hacen de él una asignatura pendiente para la ciudad contemporánea.

3. **Paisaje funcional de la producción:** es de escala local, es el espacio del mercado, es el espacio del poder. Del nivel de interacción con la escala media, articuladora, y regional, estructurante, ha dependido históricamente el éxito de la ciudad. Observándose que la diversidad funcional de la ciudad constituye una ventaja comparativa frente a la especialización. De manera que podemos definir como habilidades urbanas aquellos sistemas de organización de la ciudad que mantiene viva la complejidad de usos. El paisaje funcional de la producción está compuesto por sitios fósiles y activos y ha generado diversos modelos de urbanismo industrial en relación con cada etapa histórica.

Este ámbito territorial funcional posee unos rasgos fundamentalmente operativos, tecnológicos y de mercado, y nos sirve para reconocer históricamente la importancia de la ciudad como artefacto que, desde su consideración urbanística, ha de ser entendido como un paisaje funcional de la producción que se caracteriza por: 1. Los factores de desarrollo endógenos propios de la evolución de los espacios urbanos, que se identifican con la acumulación de capital técnico y financiero, con la disponibilidad de recursos humanos y con la implantación de estructuras de poder; 2. Los factores de desarrollo exógenos basados en un mecanismo dual que tiene en un extremo el control de las fuentes externas de riqueza que se concentran en su *hinterland* de influencia y, en el otro, la devolución de recursos por medio del mercado en forma de tecnologías, productos y gestión del territorio; 3. El establecimiento de un modelo evolutivo de crecimiento urbano en el que se pueden reconocer los efectos de las actividades económicas en la morfología urbana, en la red de comunicaciones, en la localización de los usos del suelo y en las tipologías arquitectónicas destinadas a la producción.

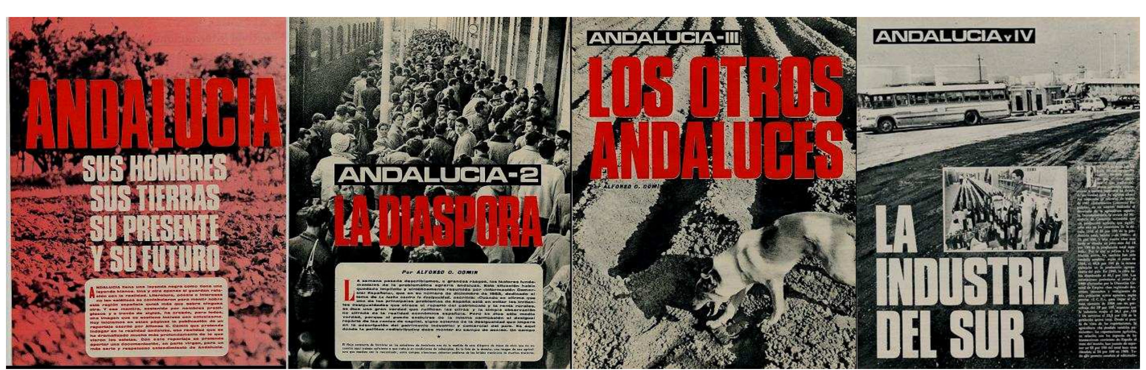


4.3. Sevilla y los paisajes históricos de la producción: ¿Requiem por la *Teoría de Andalucía*[54]?

Las debilidades acerca de la apreciación y apropiación del patrimonio de la industrialización de Andalucía, de Sevilla, proceden, en cierta medida, de la concepción tópica que sobre esta región se fue construyendo, en el imaginario colectivo y en los ámbitos de la sociedad y de los productores de ideología, a partir del siglo XIX. Esta imagen de Andalucía, exótica, extraeuropea, excepcional (en su doble acepción de raro e interesante), buscada y difundida por los viajeros decimonónicos, en pleno auge del historicismo ecléctico, se consolidará con gran rapidez al combinarse con el despertar del pensamiento romántico-nacionalista que encontrará en estas manifestaciones pintorescas la expresión simbólica del *alma del pueblo*. Iniciándose una tendencia perceptiva del territorio andaluz, de su historia, de sus gentes, que será consolidada

[54] Este es el título, sin interrogaciones en el original, de la Introducción a la serie de cuatro reportajes que Alfonso Carlos Comín realizó en 1967 para la Revista Triunfo. Véase: Comín, Alfonso Carlos: "Andalucía I-II-III-IV (La agricultura; La diáspora; Los otros andaluces; La industria del Sur), Revista Triunfo, números: 265 a 268, Madrid, julio de 1967.

por una buena parte de la historiografía como el escenario auténtico, histórico y cultural, de Andalucía y por los pintores y escritores como el paisaje que mejor identifica esos significados mediante una representación idealizada que termina por convertirse en mentalidad simbólica de un pueblo.



Revista Triunfo, números 265 a 268, año 1967

Esta construcción idealizada de la identidad cultural de lo andaluz, de lo sevillano, busca sus raíces en varios momentos culturales de gran trascendencia histórica: La Andalucía mítica de las Hespérides y Tartessos, la Bética romana, el esplendoroso Al-Andalus, la Andalucía americana que convirtió a Sevilla en el Puerto de Indias y el asombroso mundo festivo del barroco. Permaneciendo anclado este relato hasta nuestros días en el modo de percibir el pasado por gran parte de la población andaluza, por las gentes de fuera y, lo que es más grave, por parte de algunas de nuestras administraciones públicas.

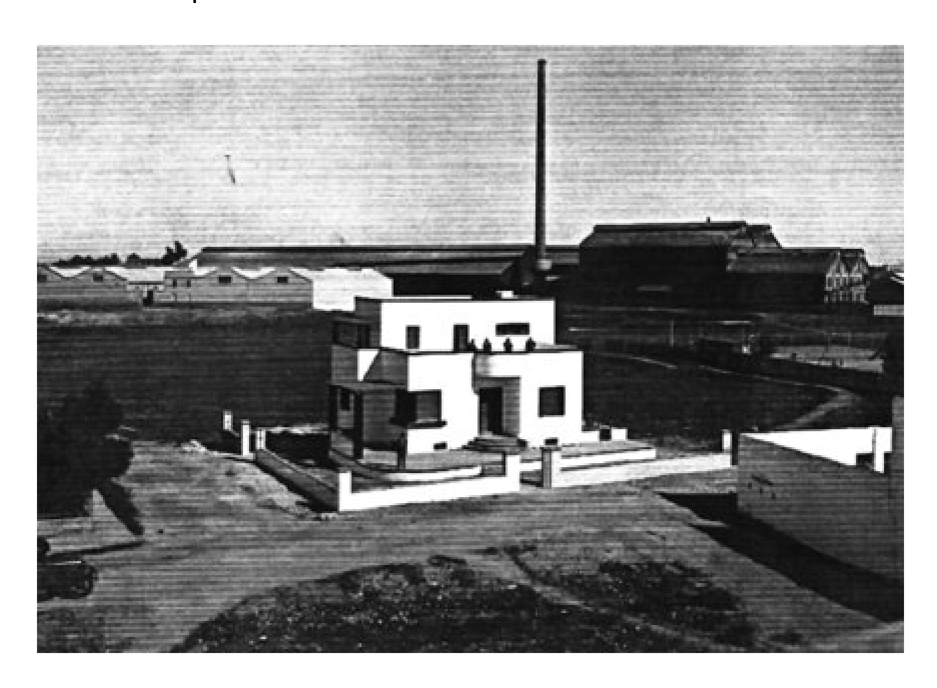
La persistente y tópica mirada hacia lo andaluz la podemos hallar incluso, de la mano de Marguerite Yourcenar, cuando en 1952 publicó un texto[55] *"Andalucía o las Hespérides"* de extraordinario interés, bellísimo en su factura literaria, con aportaciones muy lúcidas en la presentación de las interrelaciones de Andalucía con el marco cultural mediterráneo y oriental, pero errado en su visión de lo andaluz al no incorporar los factores críticos que, ya entonces habían aparecido de la mano de las nuevas tendencias historiográficas, ni la realidad de la Modernidad en Andalucía; texto que podemos contraponer, y como origen de un punto de inflexión que contribuirá a debilitar la convencional *Teoría de Andalucía*, con el derivado de los reportajes que Alfonso Carlos Comín publicó en la Revista Triunfo en 1967, producto de su particular viaje por Andalucía, en cuatro entregas con el título general de "*Andalucía: sus tierras, sus hombres, su presente y su futuro*". Donde, a modo de introducción se dice: "*Andalucía tiene una leyenda negra como tiene una leyenda blanca. Una y otra apenas si guardan relación con la realidad. Literatura, poesía e intereses no tan estéticos se confabularon para mentir sobre esta región española quizás más que sobre ninguna otra. Y esa mentira, sostenida por nombres prestigiosos y a través de siglos, ha creado, para todos, una imagen que se sostiene incluso con entusiasmo*".

Este estudio destinado a conceptualizar, identificar y caracterizar los paisajes históricos de la producción en Sevilla, tiene en A. C. Comín un valiosísimo precedente. En primer

[55] Que aparece recogido en la recopilación de relatos de M. Yourcenar: El tiempo, gran escultor, Alfaguara Ediciones, Madrid, 1989

lugar, por su conciencia transgresora acerca de las delimitaciones geográficas: nos habla de Andalucía en plural, las Andalucías, no sólo de Andalucía en sentido estricto, sino de las otras, las que están en el sur de Extremadura, de Castilla o de Murcia, y las de los que se tuvieron que marchar, la Andalucía de los otros, de los emigrantes que promovieron la industrialización de algunos países europeos como Alemania, Francia o Suiza y, también de Cataluña, de Madrid o del País Vaco; En segundo lugar, por su apuesta por un análisis que huye de la interpretación metafísica de la *España del Sur* para aludir a su realidad contemporánea. En tercer lugar, por reconocerse en otros relatos que sobre Andalucía se han ido produciendo desde las miradas críticas de Blanco White, Chaves Nogales, Cansinos Assens o Cernuda, sevillanos todos ellos y que, para Comín, se sustancian en el texto precursor de Julián Marías "*Nuestra Andalucía*"[56] en el que se recopilaron las clases que impartió en 1965 en el Mary Baldwin College (en Staunton, Virginia).

Siendo estos enfoques los que permiten, en la línea de lo apuntado en el primer apartado de este estudio, demandar un pensamiento histórico fuerte para Sevilla, el *sentido histórico*, la historia de la ciudad, para que en su interpretación, aparezca el *sentido patrimonial*. Sentido que debe contribuir a regenerar el proceso, selectivo e interesado, realizado en torno al pasado de Sevilla, de modo que permita completar las lagunas, los vacíos de su estratigrafía cultural, excesivamente sobre-representada por determinados estratos espacio temporales antes aludidos. Proceso de regeneración, en la línea de la inclusión en la historia de la ciudad de los nuevos patrimonios, patrimonios emergentes, como gran objetivo de este estudio de los paisajes históricos de la producción.



La Villa Moya en el barrio del Porvenir, al fondo la Fábrica de la Pirotecnia en La Enramadilla

Paisajes de la producción, que en su más profundo valor de abstracción, los podemos definir como *paisajes de la modernidad* porque representan con fidelidad una época

[56] Marías, Julián: Nuestra Andalucía, R. Díaz-Casariego (1ª ed. en español), Madrid, 1966

cercana donde los cambios, los conflictos, los avances, las inercias regresoras, las ambiciones, las mejoras sociales, las transformaciones urbanas, la alfabetización, las fábricas, los privilegios, la arquitectura contemporánea, los salarios pactados, las arquitecturas del pasado, el ocio, los derechos de las mujeres, el inicio de la democracia parlamentaria …, entre otros factores, que conformaron la sociedad andaluza y modelaron sus ciudades, en un proceso no exento de tensiones, enmascaradas por la teoría, todavía vigente, del conflicto entre tradición y modernidad. Conflicto que, en realidad, responde a uno de los problemas básicos de nuestro tiempo como es el de la relación equilibrada que ha de existir entre memoria y progreso para no paralizar el presente.

4.4. La arquitectura de la industrialización sevillana, 1830-1950

El análisis del nuevo orden surgido de la industria, además de aportarnos datos valiosos acerca de los edificios de la revolución industrial, nos ofrece una visión integradora de un fenómeno generalizable a varias capitales españolas del ochocientos, con una población superior a los 100.000 habitantes y que, a lo largo de los siglos XIX y XX, van a asistir a la transformación del urbanismo, de las formas de vida y de las mentalidades de sus habitantes.

Por tanto, esta aproximación a los Paisajes Históricos de la Producción en Sevilla no se limita exclusivamente a las arquitecturas industriales, sino que incluye a otras tipologías relacionadas directamente con la producción y que, en su conjunto, nos permiten hablar del orden industrial de la ciudad, en su sentido funcional, incluyendo además de a las fábricas, los mercados, las estaciones de transportes, los almacenes y los conjuntos de vivienda obrera, como elementos del sistema-ciudad necesarios para el desenvolvimiento horizontal -de mercado, de ocio, simbólico- de aquella sociedad.

Puentes gaditanos construidos con piezas salidas de las fundiciones sevillanas, minerales explotados por ingleses y franceses que desde Huelva o Córdoba llegan por el ferrocarril, aceite y vino que salen por el puerto o por carretera, puentes de estructuras francesas o inglesas, maquinaria inglesa, accionistas europeos, agua potable, relojes públicos, kioscos y teatros donde la burguesía y el pueblo trabajador se divierten, ensanches urbanos; en definitiva, un modelo de relaciones sociales, de producción y de inversión que va a configurar una Sevilla diferente bajo el matiz condicionante de un nuevo orden para la ciudad, en este caso, un orden industrial, de base regional, modernizador y en crecimiento constante.

En los paisajes de la producción podemos identificar el territorio-región donde se encuentran los recursos naturales y las zonas idóneas para su explotación, el nivel tecnológico alcanzado por las tecnologías, el grado de formación de los trabajadores y técnicos, las estrategias de los empresarios, el volumen de producción, las estructuras de distribución, la disponibilidad y ubicación de los suelos productivos, las infraestructuras de transporte, agua y energía, la influencia de la industria en la ordenación del crecimiento urbano y en la renovación de los lenguajes y de las técnicas constructivas y el gran poder simbólico de la industria que contribuirá a transformar un mundo, donde lo religioso (el campanario) era su principal seña de identidad, por otro, donde el progreso laico (la chimenea) es su principal rasgo distintivo.

4.4.1. Ciudad y arquitectura en la primera industrialización

La explicación de este primer proceso industrial, del que carecemos de muchos datos y del que se han destruido numerosos ejemplos, nos remite a las transformaciones económicas sucedidas en la ciudad de Sevilla desde mediados del siglo XVIII hasta el último tercio del siglo XIX y que se ejemplifica en el paso del artesanado a la manufactura y de ésta a la producción masiva mecanizada.

Para albergar las tareas productivas asociadas a este primer proceso industrializador encontramos cinco modelos en los que podemos identificar las diferentes estrategias urbanísticas y arquitectónicas puestas en juego en este tránsito del Antiguo al Nuevo Régimen.

1ª. Las Fábricas de la Ilustración. Las Reales Fábricas, propias del Siglo de las Luces y del modelo político del Despotismo Ilustrado que en Sevilla tuvo un protagonista central en el Intendente Pablo de Olavide. Se ubican a extramuros de la ciudad medieval o en sus arrabales y cerca del puerto histórico del Arenal. Constituyen el inicio de una tendencia, la de la industria estatal, que va a proporcionar a la ciudad importantes beneficios económicos, gran número de empleos y tecnologías innovadoras. Arquitectónicamente se resuelven mediante construcciones masivas articuladas en torno a patios, con programas centralizados y rasgos estilísticos propios del barroco tardío, ya en pleno cambio clasicista.



1
2
3
4
5
6
SEVILLA CASCO HISTÓRICO
1. Almacén del Rey de Maderas del Segura
2. Reales Atarazanas
3. Real Casa de la Moneda
4. Real Fábrica de Tabacos
5. Real Fábrica de Artillería
6. Fábrica de Polvora y Salitre
Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico
CONSEJERÍA DE CULTURA
LOS PAISAJES HISTÓRICOS DE LA PRODUCCIÓN EN SEVILLA
Fábricas de la Ilustración
junio 2011
01

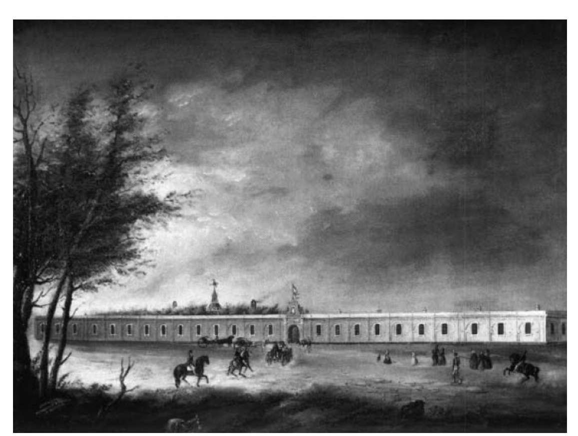
Sevilla cuenta en la actualidad uno de los conjuntos industriales de la Ilustración más importantes de Europa, con ejemplos de primer orden como son: la Real Fábrica de Tabacos, la Real Fábrica de Artillería, la Real Maestranza de Artillería, la Real Casa de la Moneda y los Almacenes de Maderas del Rey. Se relacionan con importantes espacios históricos de la ciudad como son la catedral, El Hospital de la Caridad, La Lonja y los Reales Alcázares. Su potencial como paisaje histórico urbano se estructura en relación con el actual conjunto de edificios declarados Patrimonio de la Humanidad. Constituye un específico Paisaje Histórico de la Producción del Siglo XVIII. Cuenta con importantes conexiones con los jardines históricos, con los espacios arqueológicos, con la arquitectura contemporánea, con el comercio tradicional sevillano y con el paisaje-río. En la actualidad han cambiado de uso o están en proceso de rehabilitación.



Las Cigarreras, Gonzalo Bilbao, 1915



Real Fábrica de tabacos de Sevilla, estado actual



Anónimo siglo XIX, Real Fábrica de Artillería
De Sevilla (RFAS), col. Particular

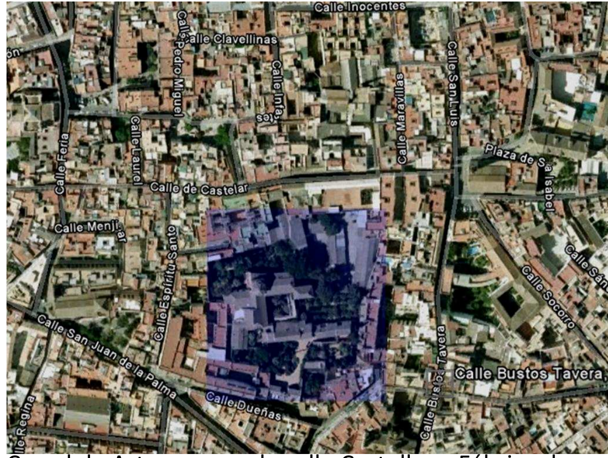


Cubiertas de la Fundición Mayor de la RFAS

2ª. Los espacios de las artesanías gremiales, ilustran en nuestra contemporaneidad modos de producción relacionados con la fase de las artesanías y marcados por la paradoja de la *fosilización activa*. Se ubican en la zona noreste de la ciudad, en el ámbito urbano actual de La Macarena-Feria-Alameda-San Luis-San Julián. Se identifica con oficios que, abandonando su anterior y mayoritaria adscripción al sector textil de los hilados, tejidos y pasamanerías, se han orientado hacia las artes suntuarias relacionadas con las festividades religiosas sevillanas. Se alojan en el caserío tradicional en formas de casa-taller aislada o formando conjuntos de corral-taller en el interior de una manzana o, más recientemente, de pasaje-taller, ejemplificando una actividad económica tradicional con modos de gestión modernos. La ciudad cuenta en la

actualidad con los conjuntos artesanales de los corrales de la Plaza del Pelícano, de la calle Castellar y del Pasaje Mallol. Su potencial como paisaje histórico urbano se articula en relación con una ordenación urbana tradicional que tiene sus raíces en la antigua estructura de parroquias y barrios.

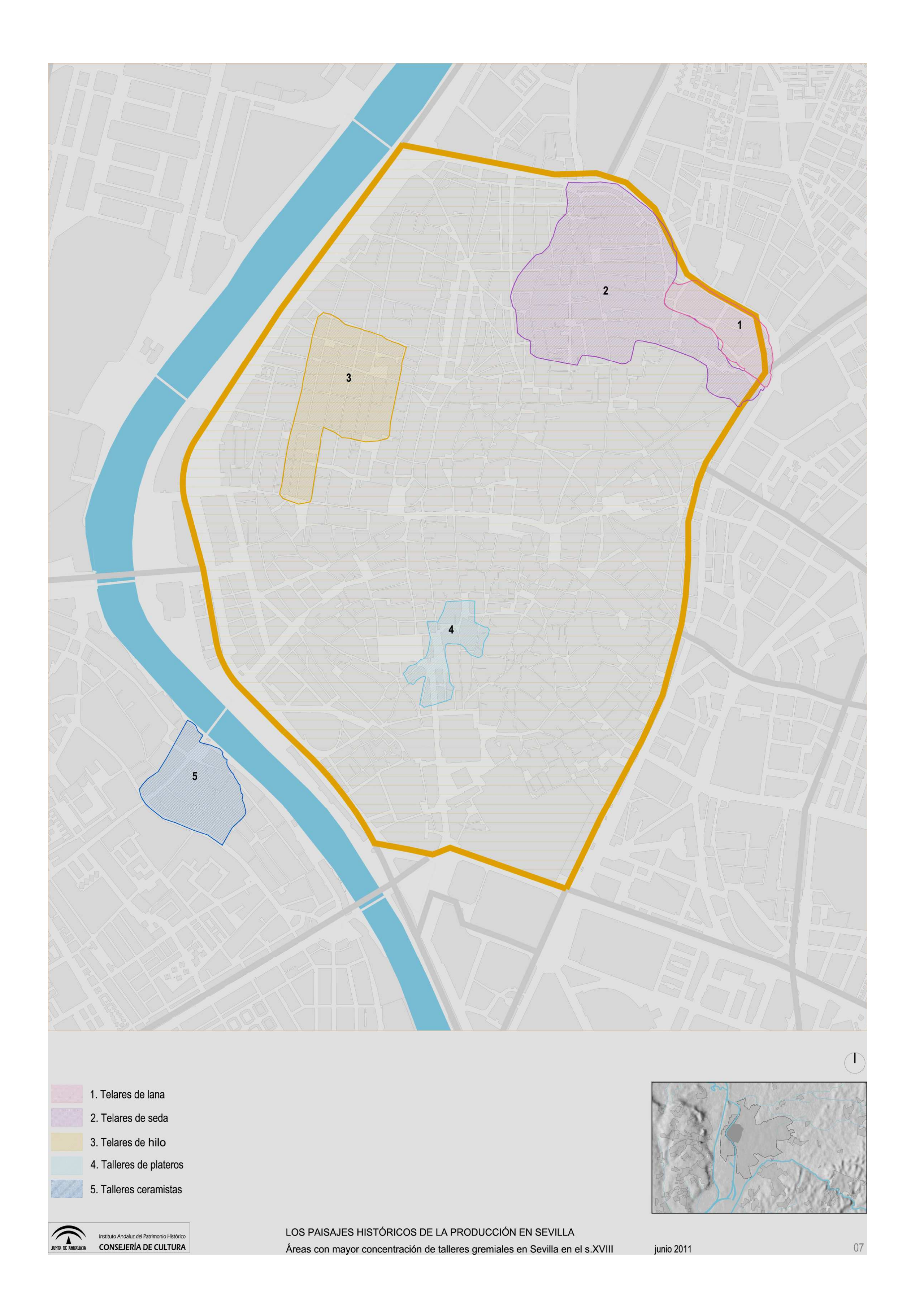
Cuenta este eje noreste interior con importantes elementos patrimoniales asociados como son: la trama histórica bien conservada, las iglesias, los conventos, los palacios, las casas de vecindad tradicional, las tiendas y bares y los espacios públicos de las plazas. Constituyen un específico Paisaje Histórico de la Producción Artesanal. Cuenta con importantes conexiones con los jardines históricos, con los espacios arqueológicos y con el comercio tradicional sevillano. En la actualidad los espacios de las artesanías han visto incrementada su riqueza productivo-cultural con la aparición de nuevas tipologías artesanales como las de los artesanos alternativos y los *neoartesanos* digitales. Son espacios sometidos a una implacable presión especulativa. El reciente proyecto de Sevilla Global del Parque de Arte Sacro, en el que se pretendía agrupar a gran parte de estos oficios tradicionales, ha constituido un rotundo fracaso. La orientación más correcta consistiría en la reurbanización de estos espacios, la inclusión de tipologías de vivienda-taller (como ya ha comenzado a experimentar EMVISESA en la calle San Luis, 70) y la generación de acuerdos de uso y formación con las asociaciones de artesanos locales.

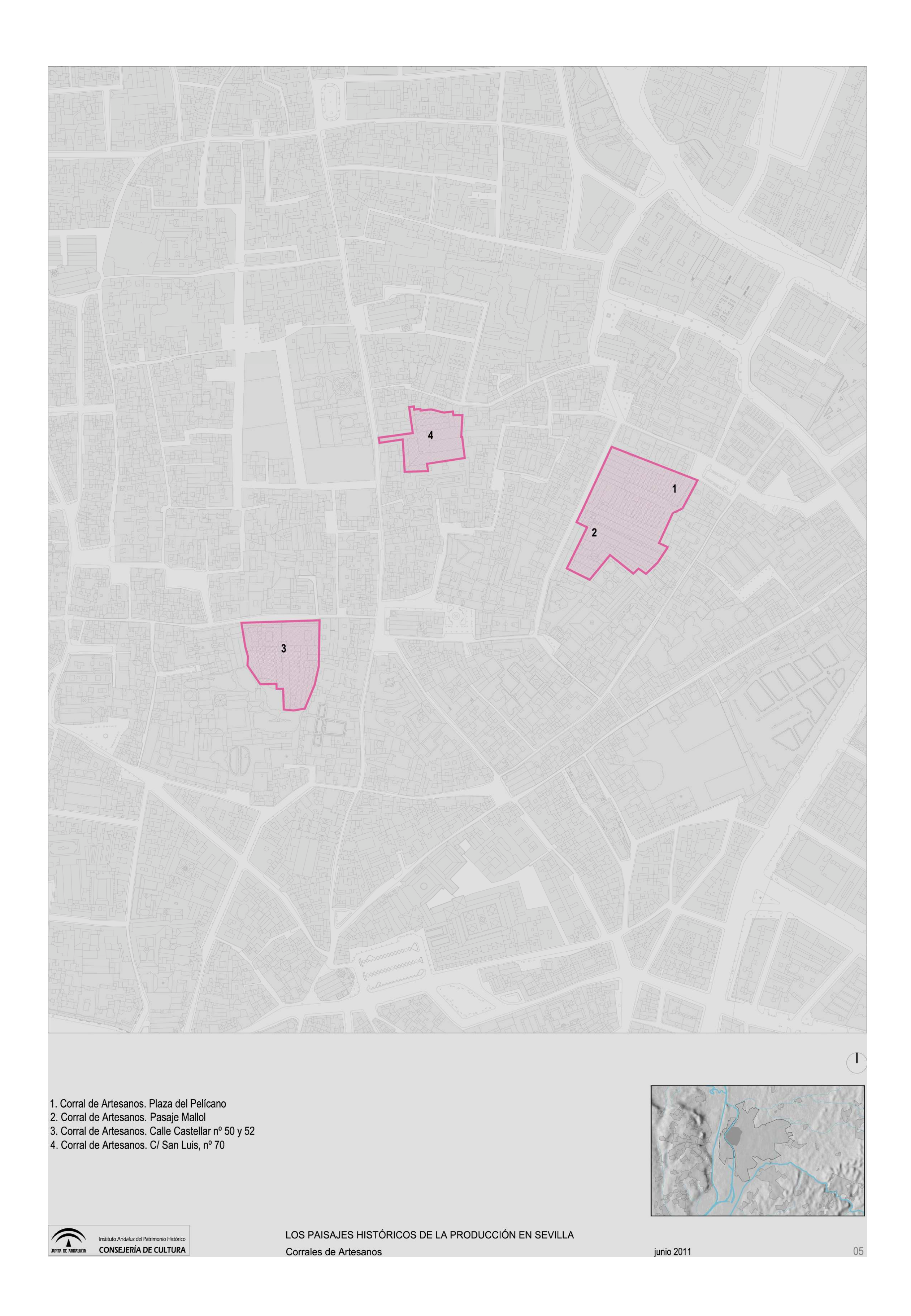


Corral de Artesanos en la calle Castellar y Fábrica de Sombreros "Fernández Roche"


Interior de un taller de imaginería religiosa en calle Castellar y vista panorámica del patio interior




2
1
3
4
5
1. Telares de lana
2. Telares de seda
3. Telares de hilo
4. Talleres de plateros
5. Talleres ceramistas
JUNTA DE ANDALUCIA
Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico
CONSEJERÍA DE CULTURA
LOS PAISAJES HISTÓRICOS DE LA PRODUCCIÓN EN SEVILLA
Áreas con mayor concentración de talleres gremiales en Sevilla en el s.XVIII
junio 2011
07


4
1
2
3
1. Corral de Artesanos. Plaza del Pelícano
2. Corral de Artesanos. Pasaje Mallol
3. Corral de Artesanos. Calle Castellar nº 50 y 52
4. Corral de Artesanos. C/ San Luis, nº 70
Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico
CONSEJERÍA DE CULTURA
LOS PAISAJES HISTÓRICOS DE LA PRODUCCIÓN EN SEVILLA
Corrales de Artesanos
junio 2011
05

3ª. Las tipologías relictas. Surgen de la época en la que el mundo rural y la ciudad, con el nexo crucial del alfoz medieval, estaban emparentadas con las arquitecturas anónimas del molino harinero, del lagar, de la almazara o formaban parte, del tejido construido como espacios de servicio de las grandes casas nobiliares o eclesiásticas. Constituyen un registro de extraordinario valor para comprender la evolución tipológica de la residencia sevillana y de la red de infraestructuras históricas que son estudiadas preferentemente por la historia de la arquitectura, la arqueología y la toponimia. Son un testimonio de la evolución histórica de los modos de producción que tuvieron asiento en la ciudad y ejemplifican los lugares productivos, ya sea como industrias autónomas o asociadas al habitar, desde la antigüedad romana hasta la época moderna de finales del XVIII. Sus modelos tipológicos los encontramos formalizados como hornos, almacenes, atarazanas, aljibes, caballerizas, panaderías, gallineros, bodegas, almonas, molinos o en infraestructuras de viario (calzadas, cañadas, caminos) o de abastecimiento de agua como los acueductos.



Acueducto “Caños de Carmona”,
Dibujo de J. Guichot, 1860



Destrucción del acueducto “Caños de Carmona”
en 1959 en la zona de Los Pajaritos

La mayoría de los ejemplos aparecen asociados a otros elementos inmuebles del paisaje histórico urbano, como formas asociadas a conjuntos residenciales, religiosos o palaciales o generando un sistema de infraestructura de carácter lineal. Sus ejemplos aparecen diseminados por toda la ciudad lo que dificulta su comprensión unitaria y cuando aparecen con una mayor unidad como en los Caños de Carmona (acueducto de origen romano, rehecho en época islámica del siglo IX-XI y modificado en el siglo XIX) se nos presenta muy fragmentado por las grandes demoliciones iniciadas en 1912 y culminadas en la década de los sesenta del siglo XX. Su potencialidad reside en su inclusión contextual con una lectura integral de la ciudad a partir del Proyecto de los Paisajes Históricos Urbanos. Encontramos testimonios relictos como la sede de las almonas de la calle Castilla junto al río Guadalquivir que deberían ser objeto de atención para una intervención patrimonial así como los restos de alfares en el casco histórico del sector de Triana y otros hornos cerámicos de tipología de mastaba de cocimiento en horno y al aire libre en la vega del Guadalquivir en su ribera derecha junto a San Juan de Aznalfarache y en la vega de la ribera derecha detrás de la Cartuja en el camino viejo a Camas.



Restos de molinería
en La Cartuja



Ladrilleras del Charco de la Pava
en la Vega de Triana



Puerta de la Almona Real
en Triana

4ª. Reutilización de edificios religiosos para fines industriales o de almacenaje. No se constituyeron, evidentemente, como tipologías *ex novo.* Ponen de manifiesto algunas de las estrategias iniciales de la industrialización consistente en la reutilización de espacios religiosos desamortizados durante la primera mitad del siglo XIX. Sus principales problemas consistieron en su adaptación funcional a las nuevas lógicas industriales, a los nuevos programas, es decir a la resolución de las necesidades para la instalación energética, la movilidad interior de mercancías, la distribución de las materias primas, la circulación de los trabajadores y la posibilidad de crecimiento, en suma, cómo resolver la flexibilidad de la industria, principal objetivo de las arquitecturas del trabajo.



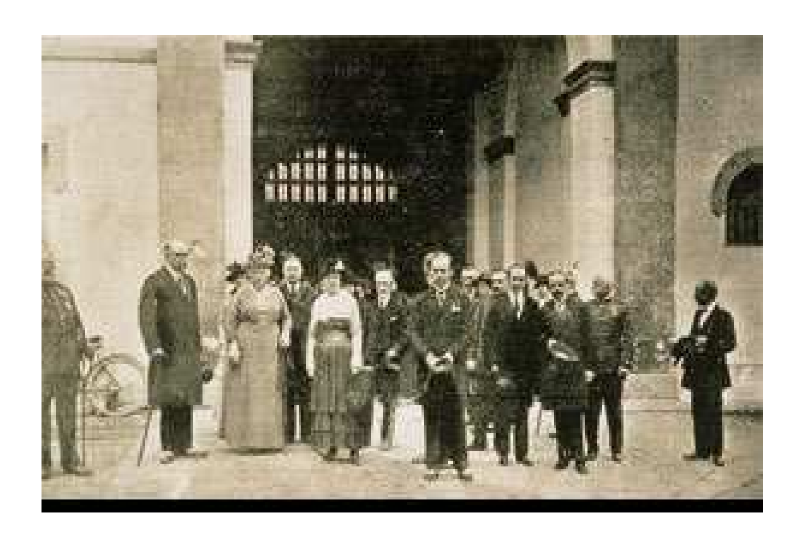
Marca comercial de la Fundición San Antonio de Narciso Bonaplata, se aprecia la reutilización del antiguo Convento de S. Antonio en la calle de San Vicente

Algunos ejemplos significativos fueron: el Monasterio de San Jerónimo (Fábrica de cristales), el Convento de Santo Tomás (Fábrica de Fusiles), el Convento de Santa Regina y de San José (Fábrica de Sombreros), el Convento de Monte Sión y Nuestra Señora de Gracia (Fábricas de tejidos de lana), el Convento de San Pedro de Alcántara (Fábrica de Tejidos de estambre y de cerveza), el Convento de San Antonio (Fundición

y maquinaria), el Convento de San Agustín (Espartería), el Convento de san Jerónimo de Buenavista (Fábrica de Cristales), el Convento de Santa Teresa (Fábrica, sin identificar), el Convento de Pasión (Fábrica de Litografía), el Convento de Santas Justa y Rufina (Carpintería) y los Conventos de La Soledad, El Valle, San Benito, Colegio de los Chiquititos y Beaterio de San Antonio (como almacenes diversos). Destacando especialmente los casos de la Cartuja de Santa María de las Cuevas para sede de la Fábrica de Cerámica Pickman (1841) y del Convento de San Diego (en este caso no es un ejemplo de la desamortización sino de su abandono por los frailes franciscanos en 1784) donde Nathan Wetherell instaló la primera máquina de vapor de Sevilla (1795) en su Fábrica de Curtidos.



Publicidad de La Cartuja Pickman



Visita de Isabel II a La Cartuja en 1862

5ª. Edificios industriales de nueva planta. Además de las tipologías anteriores hubo numerosos proyectos de construcción de nuevas instalaciones industriales pero que, desgraciadamente, han desaparecido, y que a partir de testimonios gráficos nos permiten conocer el modelo de desarrollo económico de la primera mitad del siglo XIX

en torno a empresas de alto potencial, tanto inversor como tecnológico, y a las que se debe en parte, por sus efectos expansivos sobre el mercado y las finanzas, la segunda industrialización sevillana de finales del siglo XIX y primer tercio del XX. Entre estas industrias podemos citar a: la Fábrica de Algodón de A. González Rosilla (1833), en los terrenos de Tablada; la Fábrica de Algodón de Calzada, Munilla y De-Stoop; Fábrica de Hilados de lana "Los Amigos" (1847); la Fábrica de Tejidos "Castillo Povea" (1828); Fábrica de Tejidos de Lienzo "La Alianza" de F. Mañero (1842); la Fundición Portilla y White "La Maquinista Sevillana" (1856); La Fábrica de Gas (1846) que en 1871 se convertiría en Sociedad Catalana para el Alumbrado de Sevilla. De esta mitad de siglo son también las primitivas estaciones ferroviarias, sustituidas hacia 1900 por nuevos edificios, de San Bernardo, Plaza de Armas, el Empalme en San Jerónimo y los talleres MZA de La Macarena.

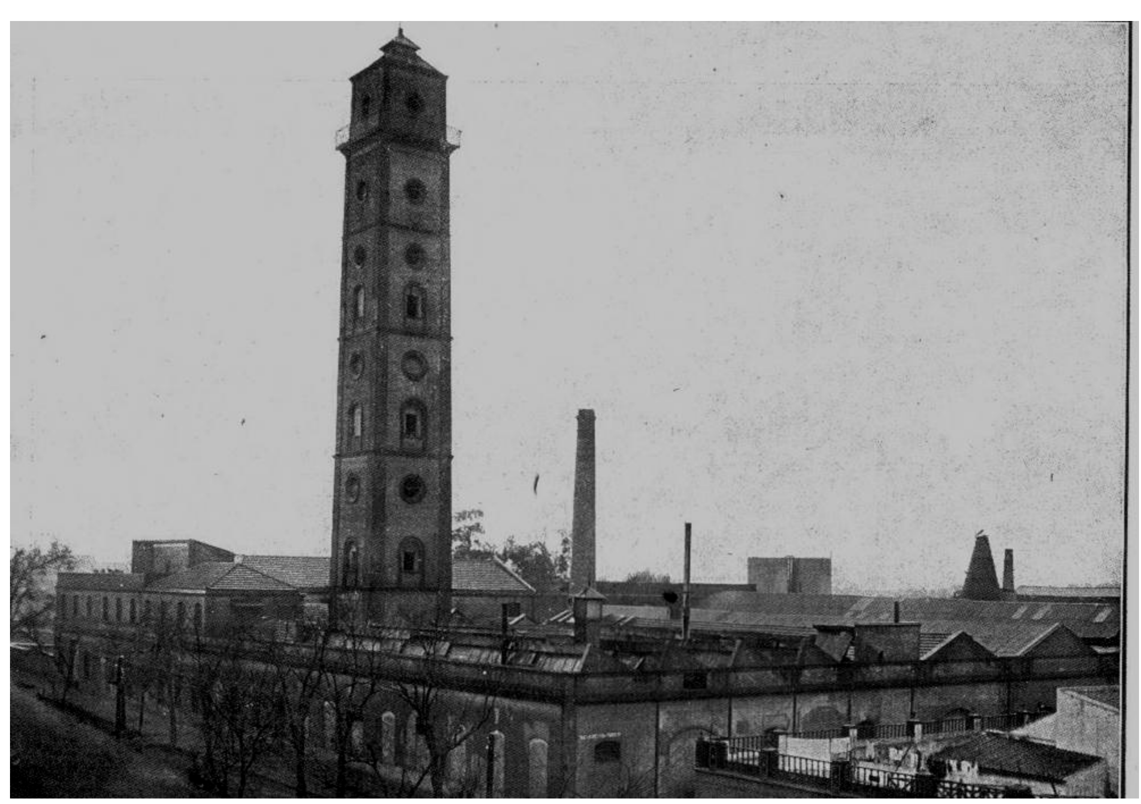


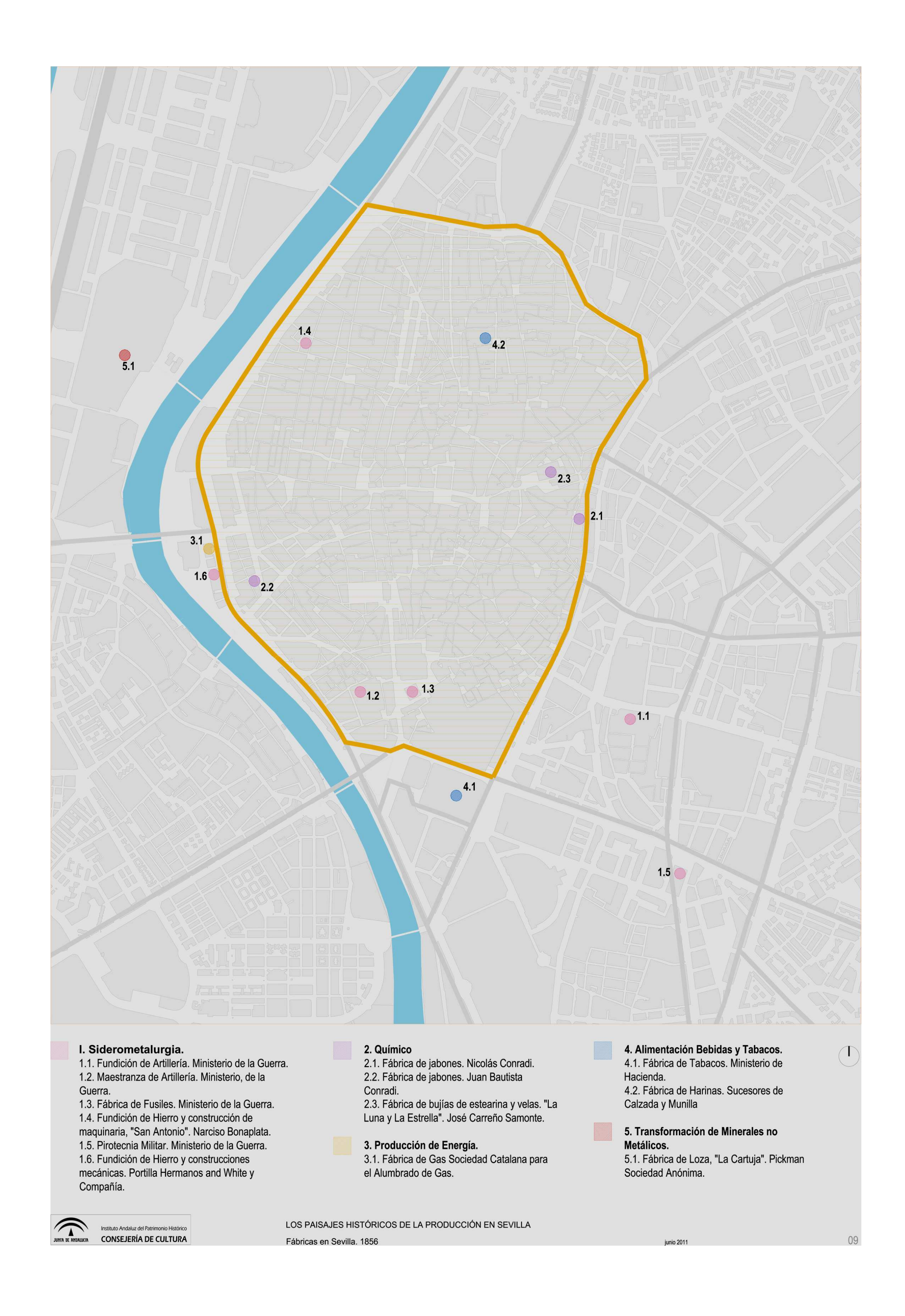
Fábrica de Camas Urquiza y Barrial



Fundición Portilla & White

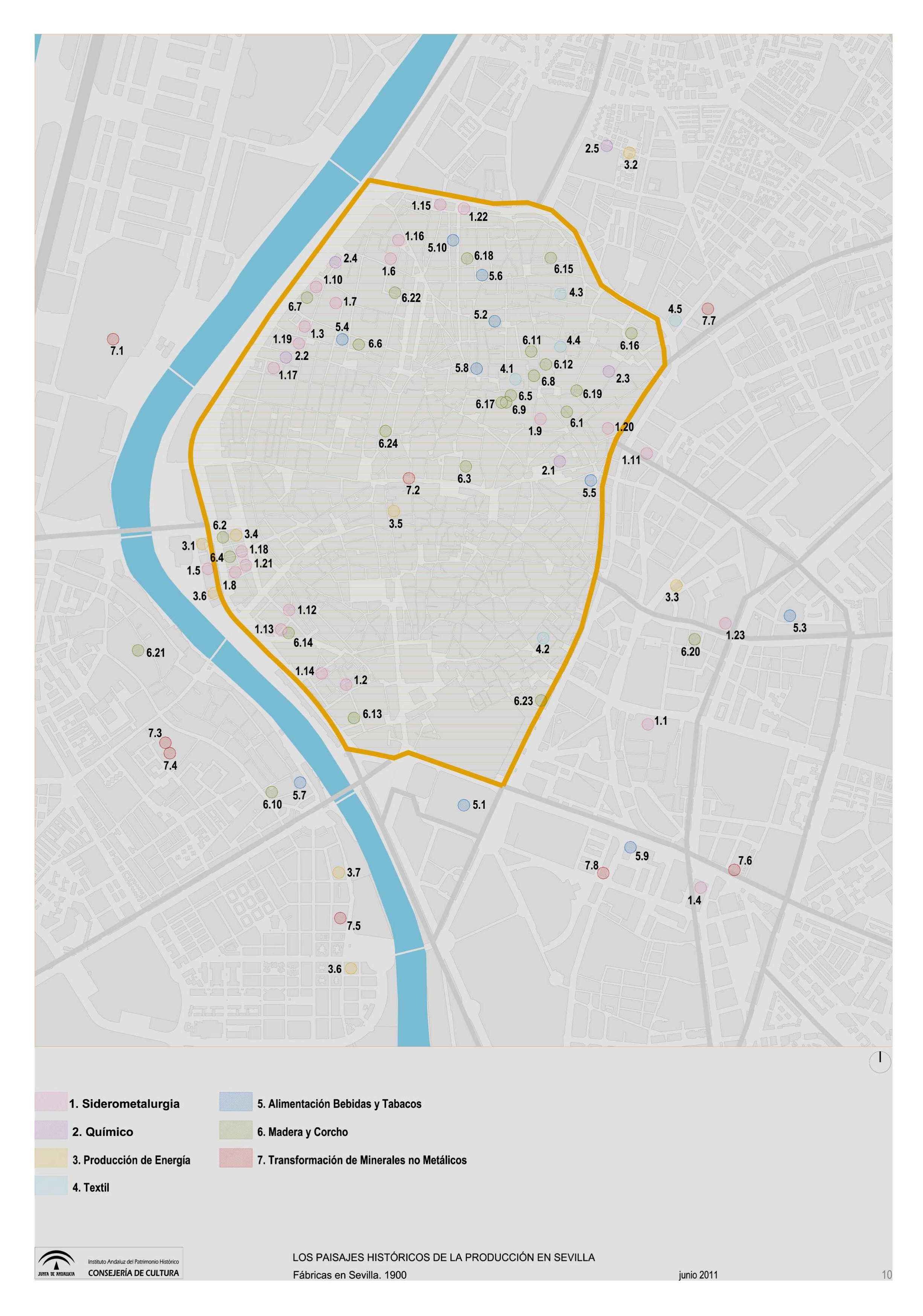
Evidentemente, estos ejemplos citados crearon un conjunto industrial importante, muy disperso, ocupando solares del casco histórico o en terrenos de huertas y cortijos del extrarradio.


Fundición de Plomo Francisco Mata en la calle Torneo


1.4
4.2
5.1
2.3
2.1
3.1
1.6
2.2
1.2
1.3
1.1
4.1
1.5
I. Siderometalurgia.
1.1. Fundición de Artillería. Ministerio de la Guerra.
1.2. Maestranza de Artillería. Ministerio, de la Guerra.
1.3. Fábrica de Fusiles. Ministerio de la Guerra.
1.4. Fundición de Hierro y construcción de maquinaria, "San Antonio". Narciso Bonaplata.
1.5. Pirotecnia Militar. Ministerio de la Guerra.
1.6. Fundición de Hierro y construcciones mecánicas. Portilla Hermanos and White y Compañía.
2. Químico
2.1. Fábrica de jabones. Nicolás Conradi.
2.2. Fábrica de jabones. Juan Bautista Conradi.
2.3. Fábrica de bujías de estearina y velas. "La Luna y La Estrella". José Carreño Samonte.
3. Producción de Energía.
3.1. Fábrica de Gas Sociedad Catalana para el Alumbrado de Gas.
4. Alimentación Bebidas y Tabacos.
4.1. Fábrica de Tabacos. Ministerio de Hacienda.
4.2. Fábrica de Harinas. Sucesores de Calzada y Munilla
5. Transformación de Minerales no Metálicos.
5.1. Fábrica de Loza, "La Cartuja". Pickman Sociedad Anónima.
JUNTA DE ANDALUCIA
Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico
CONSEJERÍA DE CULTURA
LOS PAISAJES HISTÓRICOS DE LA PRODUCCIÓN EN SEVILLA
Fábricas en Sevilla. 1856
junio 2011
09

4.4.2. Ciudad y arquitectura en la segunda industrialización

En el último tercio del siglo XIX, Sevilla, al igual que otras ciudades españolas, va a experimentar unos importantes cambios. Pasada la revolución de 1868 y la Primera República, al socaire de la estabilidad que generó la Restauración Canovista, se van a producir modificaciones sustanciales en la economía, el urbanismo y los modos de vida. La inauguración del Puente de Triana en 1852, la llegada del ferrocarril desde Córdoba en 1854, las máquinas de vapor instaladas en varias fábricas en la década de los cuarenta, los primeros ensayos de alumbrado público en 1858 y el inicio de los derribos de sectores de las murallas y de sus puertas a partir de 1868, son los síntomas de una transformación de gran calado que contribuirán a la transformación de la ciudad del Antiguo Régimen en una urbe más moderna y preparada para dar respuesta a los retos propios de una ciudad industrial necesitada de equipamientos públicos de carácter educativo y sanitario, viviendas sociales, estaciones ferroviarias, mercados de entradores y de abastos, transportes colectivos, edificios y paseos para el ocio, apertura de espacios públicos y remodelación del alineamiento de su viario. Este proceso de cambios contribuyó a modificar de una manera definitiva a cambiar la imagen de una ciudad que, en muchos aspectos, vivía sumida entre el mito y la leyenda de un pasado esplendoroso, pero ajena a una dramática realidad que se manifestaba social y urbanísticamente en un modelo caduco, estático y excesivamente ordenancista.



Esta etapa se distinguirá por la ausencia de un plan global y también por el decisivo papel que jugarán los arquitectos municipales, a partir del nombramiento de Balbino Marrón, con los efectos positivos del auge de las obras públicas y de los equipamientos sociales así como de los primeros proyectos de vivienda social. La remodelación de los

muelles del Guadalquivir con Pastor y Landero será otro de los logros del periodo.

Hay que destacar la realización por el Dr. Hauser en 1881 del Estudio Topográfico-Sanitario, excelente radiografía de los males que aquejaban a esta ciudad y punto de partida de posteriores estudios globales acerca de un crecimiento ordenado y coherente de Sevilla. Con la entrada del nuevo siglo, la ciudad parece tener renovados ánimos, sin duda por efecto de los beneficios acumulados durante el último tercio del siglo, en el cual Sevilla se convierte en centro de un importante mercado regional en el suroeste español (en 1881, 45 de las 52 trilladoras a vapor censadas en España se concentraban en doce localidades de Sevilla y Cádiz), sin olvidar la mecanización de lagares y almazaras por las fundiciones sevillanas de "San Antonio", "Portilla" y "Pando y Rodríguez", de gran importancia para el aumento de la productividad agrícola del entorno sevillano.

La arquitectura industrial de este segundo periodo va a ser la que nos legue el principal volumen de las obras construidas que aún subsisten y que posibilitan la constitución de un legado arquitectónico marcado por un estilo bien definido, dada la influencia ejercida por la corriente arquitectónica conocida como Regionalismo sevillano, y que podríamos fechar entre el año 1912, fecha del concurso de casas sevillanas, y 1930, fecha en la que este movimiento pierde vitalidad y ve socavados sus principios teóricos e ideológicos, tanto por la llegada de las primeras obras del Movimiento Moderno como por la renovación intelectual producida a lo largo de la Segunda República, sin olvidar el trauma de 1930, una vez finalizada la Exposición Iberoamericana, con su evidente fracaso de gestión y, por tanto, económico y social.




Estación de Plaza de Armas


Estación de San Bernardo

A finales del XIX, la arquitectura industrial todavía se debatía estilísticamente entre los dos polos clásicos del periodo ochocentista: el eclecticismo y la arquitectura no codificada o anónima. Los nuevos materiales como el hierro y el cristal habían hecho ya su aparición, pero se reservaban para sustituir antiguos elementos estructurales de madera o ladrillo sin definir estructuras novedosas y, mucho menos, traduciendo a la fachada o a la planta las posibilidades de estas innovaciones.

Los modelos los podemos agrupar en torno a cinco estrategias en las que observamos una deslocalización de las industrias que se encontraban en el casco histórico de la ciudad (en fábricas y talleres de pequeño tamaño o en los conventos desamortizados), la progresiva pérdida de funcionalidad del triángulos de oro de la calle Arjona y la

progresiva concentración de las industrias en los sectores norte, este y sur de la ciudad debido a los nuevos planes de ensanche, ala apertura de nuevos viarios, la disponibilidad de suelo libre, las buenas comunicaciones y la cercanía de núcleos residenciales de las clases trabajadoras. Estas intenciones relacionadas con:

1ª. La localización de los espacios industriales en las cercanías del ferrocarril, junto a las estaciones de Plaza de Armas y de San Bernardo, o en las proximidades de su trazado con ramales industriales propios.
2ª. El posicionamiento de importantes conjuntos industriales en los bordes de las vías terrestres de salida hacia Málaga, Córdoba o Cádiz.
3ª. La generación de un conglomerado logístico, fabril, comercial en las proximidades del puerto del Arenal-Torre del Oro con tendencia a desplazarse hacia el sur a medida que se ponen en servicio nuevos muelles como el de Nueva York, Las Delicias o Tablada.
4ª. La configuración en Triana de un sector industrial ligado al sector cerámico y la madera con restos importantes de pequeños talleres casi artesanales.
5ª. El mantenimiento de las antiguas Reales Fábricas en su sede original como importantes centros industriales de propiedad estatal.

Los nuevos espacios industriales nos dejan ver con toda claridad el debate estilístico y proyectual que se produjo en Europa hacia finales del siglo XIX y principios del siglo XX entre las propuestas defensoras del Eclecticismo romántico e historicista y las nuevas tendencias surgidas del Modernismo y del Racionalismo.

Respecto del primer modelo debe resaltarse en primer lugar la pervivencia de las inercias formales del eclecticismo fin de siglo en fábricas como las de los Luca de Tena en la calle Almirante Espinosa, de los Ibarra en calle San José, de la Compañía Sevillana de Electricidad en la calle Arjona, la Cochera de Tranvías en la Ronda de Mª Auxiliadora, la Fábrica de Harinas de F. Clavero en calle Recaredo o la fábrica de vidrio "La Trinidad" en la Avenida de Miraflores. Son todavía fábricas del XIX y, aunque incorporen modernas tecnologías productivas, su traza compositiva corresponde a las obras de los arquitectos formados en una estética civil y urbana donde lo industrial, si no producía una aversión abierta, si que suponía un desconocimiento de un lenguajes específico.



Instalaciones de Hijos de Luca de Tena entre La Enramadilla y el Prado de S. Sebastián, 1928

El Modernismo fue una corriente incrustada como un cuerpo extraño en la ciudad de Sevilla pues nunca contó con el beneplácito ni de los arquitectos, ni de sus clientes, ni del gusto general imperante en la época. Sin embargo, a través de los escaso ejemplos de los que dispuso esta ciudad, podemos observar una renovación importante tanto para los lenguajes de fachada como para la organización en planta debido, sobre todo, a que sus autores, formados en un sistema de enseñanza en cambio, habían perdido el miedo a la creatividad y al empleo de materiales como el hierro estructural, las generosas superficies de vidrio en la fachada y la cerámica para la decoración.

Destacando la unidad de acción entre los arquitectos y los empresarios con la intencionalidad de crear una imagen de marca arquitectónica, urbana, reconocida y valorada como un elemento más de la política industrial de la empresa. Obras como El Laboratorio Seras (1906), de Simón Barris; la Central Térmica de Sevillana (1908), la Fábrica de Enrique Ramírez (1909), la Subcentral de Sevilla en la calle Feria, de Aníbal González; la Unión Industrial y Comercial (1911-14), de Juan Talavera o los Almacenes Singer (1912), de José Espiau, nos hablan de una arquitectura diferente, más limpia de diseño y que tendrá sus máximas realizaciones en el periodo comprendido entre 1905 y 1920. Hay que destacar por su valor arquitectónico y evocador de la imagen industrial de la fachada urbana de la calle Torneo la Fábrica de Molduras y Espejos de Enrique Ramírez (1909) en la calle Resolana 52, proyectada por Aníbal González, y ejemplo de indudable valor del modernismo secesionista de la primera época de este arquitecto y que en la actualidad ha sido rehabilitada como sede de la Agencia IDEA de la Consejería de Economía.



Subcentral Eléctrica de Sevillana de Electricidad en la calle Feria arquitecto Aníbal González, 1906



Talleres de las máquinas Singer en la calle Lumbreras arquitecto José Espiau y Muñoz, 1912

Siendo a partir de este momento, en el marco histórico del esfuerzo urbanístico e industrial que la ciudad realizó durante la fase de preparación de la Exposición Iberoamericana de 1929, cuando se puede identificar una nueva fase del conflicto entre pasado y modernidad que se ejemplifica en el auge de la arquitectura del Regionalismo y la aparición de ejemplos aislados de arquitectura Racionalista.

La arquitectura Regionalista y la industria.

Basándome en la obra de A. Villar Movellán "Arquitectura del Regionalismo en Sevilla. 1900-1935" he realizado un análisis de las obras relacionadas con la industria, la estructura económica en sentido extenso, de ese periodo y de él podemos deducir el formidable esfuerzo que las fuerzas empresariales sevillanas realizaron en relación con la renovación inmobiliaria de los espacios para la producción y el comercio. Encontramos un total de obra construida, adscrita a la corriente del Regionalismo compuesta por: 109 almacenes, tiendas y comercios, 37 fábricas y 14 talleres y garajes, lo que nos da una idea de la masiva producción arquitectónica del periodo y, por tanto, del desarrollo económico sevillano y podemos hablar de un auténtico expansionismo de la arquitectura industrial en esta etapa.

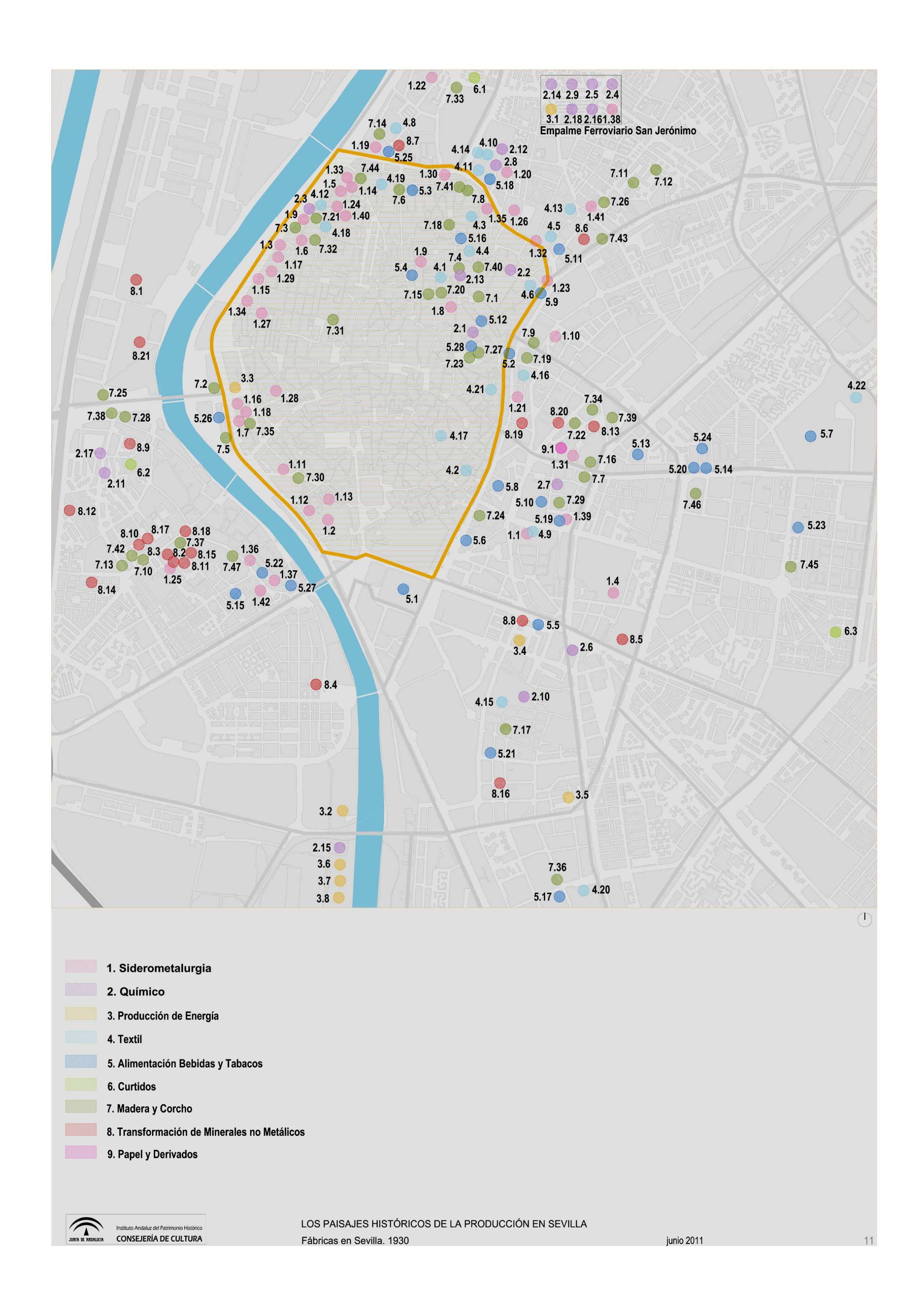
Las Grandes Fundiciones. Se caracterizan por su organización compleja de espacios libres y construidos y en una sola planta, en los que destacaban sus esbeltas chimeneas, en base a los diferentes talleres de calderería, forja, ajuste, carpintería, hornos, etc., realizados siempre en naves a dos aguas. Su arquitectura era esencialmente utilitaria, sin afanes decorativistas, salvo en los pabellones de fachada destinados a oficinas. Destacamos las fundiciones de Julio Parizot en la calle Levíes número 9, de José Duarte en la calle Adriano, de Hipólito Dubuisson en la calle Infante Don Felipe 13, de Manuel Grosso en la calle Dormitorio 6, la de Balbontin en la calle Goles 23 o de Manuel Mata (1885) en la calle Resolana que es la única que, con la Torre de Perdigones convertida en una instalación de turismo cultural como Cámara Oscura, persiste en la actualidad.



Fundición Pando en calle Crédito

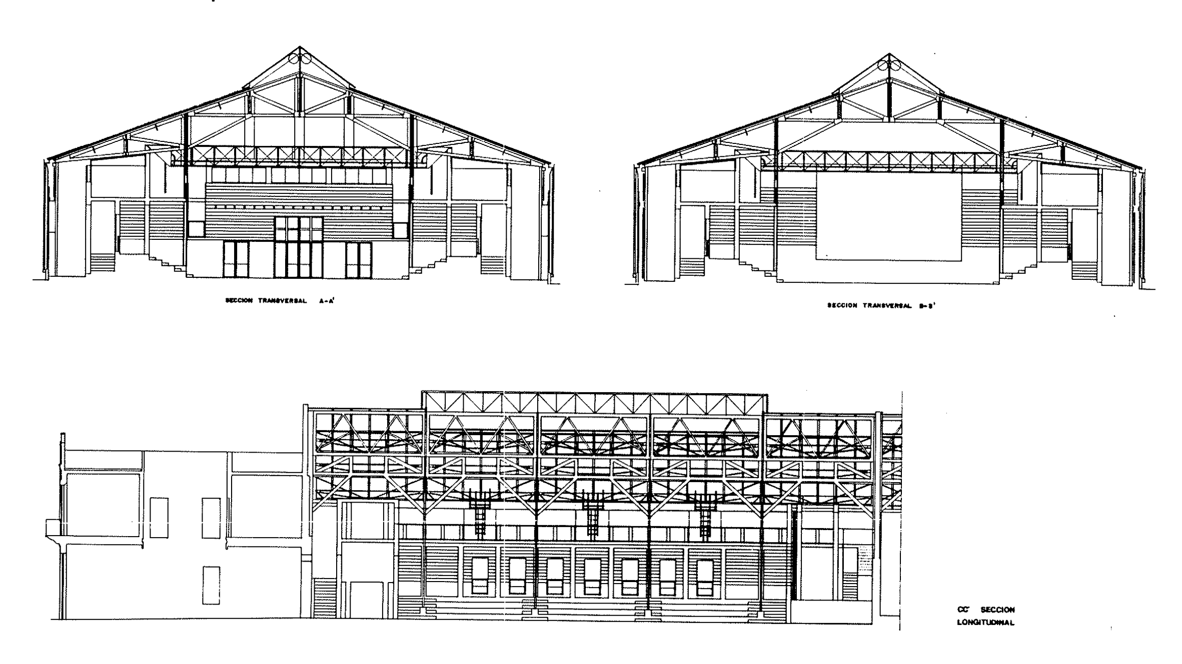


Central Siderúrgica en Tabladilla, Ricardo Magdalena , 1932



Empalme Ferroviario San Jerónimo
1. Siderometalurgia
2. Químico
3. Producción de Energía
4. Textil
5. Alimentación Bebidas y Tabacos
6. Curtidos
7. Madera y Corcho
8. Transformación de Minerales no Metálicos
9. Papel y Derivados
JUNTA DE ANDALUCIA
Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico
CONSEJERÍA DE CULTURA
LOS PAISAJES HISTÓRICOS DE LA PRODUCCIÓN EN SEVILLA
Fábricas en Sevilla. 1930
junio 2011
11

Las Fundiciones medianas y talleres de transformados metálicos. Se distinguen por formar espacios unitarios de fácil control, de no mucha altura y en una sola planta, con cubierta a dos aguas y cerchas metálicas y presentar una fachada en ladrillo visto en la tradición de la arquitectura anónima, manteniendo la cornisa y el apilastramiento como únicos elementos estilísticos. Los ejemplos son: la Fundición de R. Maraver (1905-10), en la calle Calatrava 1-3, la Fábrica de Laminados de J. Cobián (1905), en la calle Perafán de Ribera, 4, y La Camera Sevillana (1912), en la calle Santa Mª de Gracia, 5. Sólo se mantiene la Fundición de Maraver en la calle Calatrava reconvertida como Teatro Municipal.



Fundición de Ricardo García Maraver en la calle Calatrava (actual Teatro Municipal Alameda)

Los Pequeños talleres de forja y fundición. Aprovechan los bajos de una casa-escalera, disponen con luces a la calle y al patio trasero. Podemos citar la Fundición Domingo de la Prida (1922), en la calle Resolana 38 y la Fundición de Campanas en la Avenida de Miraflores 31, que se mantiene en la actualidad pero sin uso.

Las fábricas Textiles. Apreciamos una evolución tipológica interesante que resume en sí misma la evolución de los edificios industriales. Podemos citar la Fábrica de Sombreros Fernández Roche, de José Espiau (1917) en la calle Castellar y callejón de Heliotropo, la Fábrica de Hilaturas La María (1905), en Avenida de Miraflores 1 y la Fábrica de Sedas de Santiago Pérez en la avenida de Miraflores, 13. Identificamos reconversiones muy interesantes para viviendas en la Fábrica de Sedas y la de Hilados La María, la de Sombreros está pendiente de un proyecto de rehabilitación también para viviendas, en esta fábrica se produjo un proceso de reutilización de gran interés durante los años 2009-10 por un colectivo social que fue objeto de desalojo ese último año.

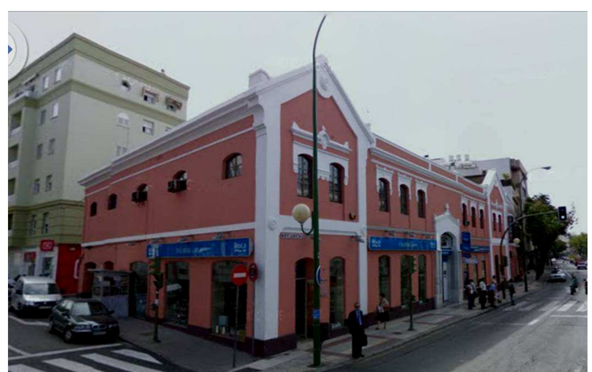


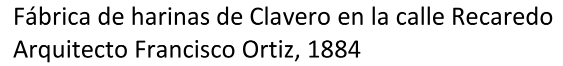
Ocupación social de la Fábrica de Sombreros Fernández Roche en la calle Castellar, 2008

Las fábricas de Química, Abonos y Explosivos. Este sector, escasamente implantado en Sevilla, contaba, sin embargo, con algunos ejemplos de interés como "La Pirotecnia", fábrica de explosivos y cartuchería construida entre 1847 y 1916; la Fábrica de Abonos de la Unión Española, en la Enramadilla (1910-15); y la fábrica de anhídrido carbónico La Coromina Industrial de Aníbal González (1918) en el barrio de El Porvenir. Se han producido reutilizaciones para dependencias de la Universidad de Sevilla, la Pirotecnia alberga la Facultad de Derecho y Ciencias del Trabajo y se han mantenido naves de comienzos del XX, un taller de estructura metálica, el pabellón de nominado Torre del Reloj, la fachada de las viviendas de directivos y el pabellón de oficinas, y en la Coromina se encuentra la sede del Audiovisuales de la Universidad de Sevilla

Las Industrias de bienes de consumo y servicios. Debido a la estructura económica de Sevilla, cabeza de un mercado regional de servicios, éste fue el sector que más difusión alcanzó desde finales del siglo pasado hasta 1940. Cuenta este sector, principalmente de industria alimentaria, con algunos de los mejores ejemplos de fábrica urbana de pisos, debido a la clara intencionalidad del proyectista y del empresario por dotar a la fábrica de una imagen arquitectónica que se convirtiera en marca de la empresa. La competitividad de estos sectores de bienes de consumo hacia que el producto se diferenciase a partir de la publicidad, y qué mejor publicidad que un edificio limpio, ordenado y vistoso, capaz de atraer por sí mismo las miradas de los potenciales consumidores. En la actualidad subsiste un conjunto muy interesante de este sector industrial que agrupamos según su rama de actividad.

Harineras. La Harinera Santa Ana (1884) en calle Recaredo, como modelo rural adaptado a un marco urbano mediante una composición muy cuidada y limpia en fachada de estilo neogriego reutilizada por un establecimiento comercial y la Harinera San Bernardo, en Demetrio de los Ríos (1928) con lenguaje regionalista muy sencillo y fachadas en fábrica de ladrillo visto y cubiertas a dos aguas transformada en sede de la Gestión Tributaria de la Diputación de Sevilla. En 1991 fue demolida la Fábrica de Harinas de José Andrada (1955-60) en la calle Torneo, concebida ya dentro de las corrientes fabriles originadas por el Movimiento Moderno.





Fábrica de harinas de Clavero en la calle Recaredo
Arquitecto Francisco Ortiz, 1884

Fábrica de Harinas S. Bernardo en la calle
Moreno Galván, arquitecto A. González

Almacenes de aceites, aceitunas y frutas. Eran edificios que recurrían a dos tipologías como eran la de naves a dos aguas perimetrales formando un patio interior y de naves unitarias a dos aguas, adosadas o exentas. En la actualidad sólo queda la nave de la Compañía Exportadora de Naranjas (1943) en la calle Cardenal Ilundaín.

Fábricas de bebidas. Destaca la Fábrica de Cerveza "La Cruz del Campo" (1903) que ha sido recientemente traslada al sector urbano de Torreblanca y de la que se mantienen los edificios originales de principios de siglo y la maltería de 1950 y la Fábrica de Gaseosas "El Progreso Industrial" (1929) de Antonio Arévalo, en la calle Luis Montoto, convertida hoy en sede bancaria.




Fábrica de Gaseosas “El Progreso Industrial”
Juan Talavera, 1929

Fábrica de Cervezas “La Cruz del Campo, 1902-04

Vidrio y cerámicas. Los procesos de estas industrias requieren la articulación de un programa donde predomine la linealidad y la horizontalidad. En ellas destacan los almacenes de materias primas y molinos de molturación y mezcla, los hornos y las naves de cortado, decorado y almacenaje. En vidrio reviste un gran interés la Fábrica "La Trinidad" (1902) como fábrica de vidrio soplado. En la actualidad, tras su declaración BIC, está inmersa en un proceso complejo de gestión para su rehabilitación en el que debe ser destacado el papel jugado en su defensa por la Plataforma Ciudadana “Salvemos la Fábrica de Vidrio La Trinidad” que ha conseguido que el Ayuntamiento apruebe una ampliación de su superficie protegida. La fábrica "La Veneciana" (1924) de Juan Talavera, ya desaparecida, constituyó otro interesante ejemplo en este sector del vidrio. La industria cerámica cuenta con un ejemplo histórico en la fábrica de La Cartuja, de Charles Pickman (1838-42) ya que reutilizó el antiguo convento de Santa Mª de las Cuevas y fue una de las primeras industrias en emplear la máquina de vapor, distinguiéndose por la generación de modelos

cerámicos de gran calidad y valor artístico, convirtiéndose el estrato fabril del convento en la imagen más conocida de la Exposición Universal de 1992.



Fábrica de Vidrio La Trinidad, 1902



Fábrica de Vidrio La Trinidad de J. Luis Rodríguez Caso, 1902

En Triana se desarrolló un núcleo alfarero que hundía sus raíces en la loza árabe y que se alcanzó un gran esplendor y desarrollo entre los siglos XVI al XVIII para encontrar un nuevo renacimiento durante el primer tercio del siglo XX, como resultado de la demanda experimentada debido a la arquitectura preciosista del Regionalismo. Los ejemplos ya desaparecidos de las casas de Mensaque en la calle Manuel Carriedo 70, de Manuel Ranas en en la calle Manuel Carriedo 101, o de Ruiz Flores en la calle Alfarería 41, testimonian, a partir de la pervivencia de sus paños cerámicos en numerosas casas y edificios públicos de la ciudad, el extraordinario interés de esta industria de la que ya sólo queda en activo, en condiciones de crisis permanente, la fábrica de cerámica de Montalván en la calle Alfarería 13.





Fábricas de cerámica en Triana

Corcho y maderas. El corcho de las dehesas de Huelva y Extremadura y el pino de las -sierras de Cazorla y Segura, convirtieron a Sevilla en un lugar privilegiado para este sector. Además del los Almacén Real de Maderas del Segura y Cazorla (siglo XVIII) en la calle Arjona, podemos recoger los testimonios ya desaparecidos del Almacén de Maderas de Rebolledo (1917). En el barrio de La Calzada sigue existiendo, aunque sin el uso original, la Carpintería Casana (1928-30), en calle de Santo Domingo.

Almacenes. La posición de Sevilla como centro logístico de una región dotada de puerto y buenas conexiones ferroviarias y por carretera le proporcionó una capacidad importante como punto distribuidor de mercancías de toda índole, tanto a las industrias asentadas en la propia ciudad como a localidades de su Hinterland. Ejemplos significativos son las naves de la calle Fernando Tirado (1926-30), los Pabellones de Exportación de la Avenida de la Raza (1928), los Tinglados del Muelle de Tablada (1925) o los Almacenes para el Banco Español de Crédito en Cardenal Ilundain (1928) reconvertidos en establecimiento hotelero.

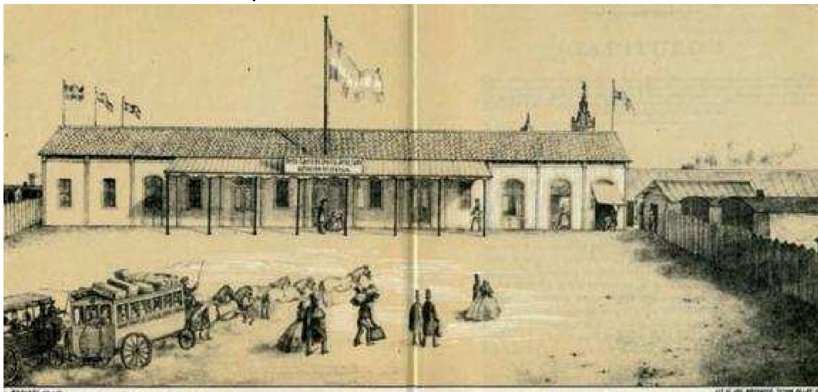
Los transportes y las comunicaciones. La nueva arquitectura estructural surgió de las estaciones ferroviarias, de los puentes y de los hangares de dirigibles. Tensión y flexibilidad, dilatación y contracción, volumen y forma, carga y descarga, conceptos contrarios unidos en la dialéctica surgida del estudio de la resistencia de los materiales y de la ordenación orgánica de los elementos. ¿Arquitectura o ingeniería? ¿Física o matemáticas? ¿Técnica o arte?



Estación de Plaza de Armas en Sevilla en 1861

Las estaciones ferroviarias de Sevilla en 1859 copiarán en su origen formas europeas

(francesas e inglesas) y, posteriormente, cuando las necesidades las hagan inoperantes, volverán a copiar modelos franceses traducidos por españoles en las estaciones de Atocha (Plaza de Armas) y del Norte, en Madrid (Estación de San Bernardo). Entre los puentes, señalamos un progreso tipológico y estructural definido en los siguientes ejemplos: el de Isabel II (1852) de arcos metálicos sobre pilar de cantería, la Pasarela del Prado (1895) peatonal y en hierro de fundición (Pérez Hermanos), el puente levadizo de Alfonso XIII (1926), en acero dulce y pórticos atirantados de celosía sobre el tablero: y, por último, el puente de San Telmo (1929), en hormigón armado y realizado con cálculos de José Eugenio Ribera, el introductor de este material en España.



Estación de San Bernardo en Sevilla (línea Cádiz) en 1889

En 1905 se matricularon los primeros seis vehículos sevillanos, que sumarían 76 en 1910 y que, pasado el susto inicial, han dado lugar a una nueva cultura, cambiando totalmente la percepción espacial y temporal de la ciudad (además de acústica). Rápidamente se construirán cocheras y garajes, contando Sevilla con cuatro ejemplos de gran interés: El garaje Laverán(1912) en la calle Goles, el Garaje Miraflores (1921) en la avenida de Miraflores, el Garaje Casablanca (1913) en la calle Amador de los Ríos.







Interior del Garaje Casablanca, 1913 Garaje Miraflores, 1921

Vivienda obrera. A finales del siglo pasado reseñamos dos propuestas innovadoras como fueron el proyecto no realizado de Barriada para Pobres de M. A. Capo (1875) y el Pasaje González Quijano (1878), del maestro de obras Manuel Gallego Díaz. Ya en el siglo XX, una promulgada la Ley de Casas Baratas de 1911, se configuran cinco tipologías que expresan muy diferentes maneras de ver la ciudad, su crecimiento y las necesidades de habitación de los trabajadores:

1ª La manzana-corral, como el caso del proyecto de J. Garriga (1904) para Triana.

2ª. La vivienda de casa-escalera de pisos, como el ejemplo de Pedro Sánchez-Núñez en la Avenida de Miraflores 21 (1918-20).

3ª. La urbanización de edificios bloque de viviendas con centros sociales y escuelas y proyecto de huertos, como las de Vicente Traver en Huerta del Fraile (1915).
4ª. La vivienda social formando calle como las de Aníbal González y Juan Talavera (1910) en la Avenida Ramón y Cajal.
5ª. La barriada del Retiro Obrero inspirada en los modelos de ciudad jardín proyectada por José Gómez Millán (1927) a propuesta de la promotora, La Caja de Seguros Sociales y de Ahorros, por el primer seguro social que se crea en 1919 y que fue popularmente conocido como la "Perra Gorda".


Tipologías residenciales de la Colonia de Viviendas El Retiro Obrero, José Gómez Millán, 1927-30

La arquitectura Racionalista y la industria.
La arquitectura Racionalista en Sevilla tuvo unos inicios prometedores, como en el resto de España, pero que debido a la Guerra Civil se vieron truncados, dejándonos algunos ejemplos que nos hablan de proyectos singulares más que de iniciativas compartidas mayoritariamente por los promotores, los poderes públicos o los ciudadanos. Hay que tener en cuenta, además, el panorama arquitectónico de la ciudad en los años veinte y treinta del siglo pasado que estaba dominado por la fidelidad hacia los modelos de raíz historicista. Entre los antecedentes habría que hacer referencia al proyecto del Hangar de Dirigibles (1919) del ingeniero Alfonso Peña Boeuf para el malogrado Aeropuerto Terminal de Europa (Sevilla-Buenos Aires), proyectado en base a una nave abovedada con placas de hormigón y puertas corredizas en cáscara de naranja.




Mercado Puerta de la Carne, G. Lupiáñez, y A. Gómez Milán, 1929

Pero será a finales de la década de los años veinte cuando nos encontremos con las primeras obras del Racionalismo en Sevilla como resultado de la influencia de un nuevo tipo de empresarios así como de la llegada de nuevas generaciones de arquitectos. Destacaremos la obra pionera del Mercado de la Carne (1927-1929) de Gabriel Lupiáñez y Aurelio Gómez Millán; La Fábrica de Tejidos de Antonio Pol Roma

(1930) en la Avenida de la Cruz Roja nº 21; y especialmente los proyectos de José Galnares Sagastizábal: la Fábrica de Fideos Martínez y Martínez, en la calle Huestes, 1 (1933), la Cervecería Tomás (1933) y la Lechería SAM (1934).

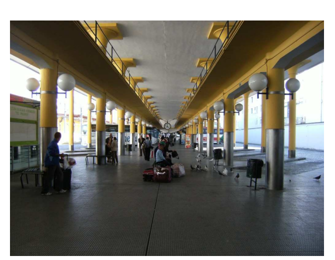
A partir de 1930 se abrió un paréntesis importante en las iniciativas industriales, atonía de las que comenzará a salir en la posguerra en base al establecimiento de industrias estatales (igual que al comienzo de la primera industrialización) relacionadas con el armamento y la construcción naval. Estas empresas fueron Hispano-Aviación en Triana (1937), Construcciones Aeronáuticas en Tablada (1940), Industrias Subsidiarias de Aviación en San Jerónimo (1935-40), Astilleros Elcano en la dársena del Guadalquivir (1950-56) de José Galnares. Paralelamente y al calor de las leyes proteccionistas del momento, se establecieron otras grandes empresas como la Fábrica de Hilados y Tejidos (HYTASA) en la barriada del Águila con proyecto inicial de Juan Talavera y Heredia (1938) que sería continuado en 1941 por José Galnares.



Fábrica de Fideos Martínez y Martínez, en la calle Huestes (barrio de San Bernardo), José Galnares Sagastizábal, 1933

Con este complejo industrial se completa un panorama alentador ya iniciado en parte en el primer tercio del siglo con corcheras, químicas, fundiciones y empresas de energía que han acabado convirtiendo a Sevilla en una zona industrializada con la característica espacial del alejamiento de la industria del casco histórico y su concentración en polos industriales en tomo a las carreteras de salida a Madrid, Málaga, Cádiz y a la dársena del Guadalquivir.
En lo que respecta al urbanismo y a las arquitecturas industriales al final de la segunda industrialización, se puede señalar:

- La colmatación hacia el este y el sur del espacio previsto en los planes de principios de siglo.
- Los inicios de la ruptura del concepto de la ciudad horizontal.
- La retirada de industrias del casco antiguo.
- La dificultad de las comunicaciones transversales en las nuevas zonas de ensanche.
- La incipiente aparición de los nuevos polígonos industriales.
- La introducción de las corrientes arquitectónicas del Movimiento Moderno.
-





Estación de Autobuses y Viviendas en el Prado de san Sebastián, F. Medina Benjumea, 1941

Tras la Guerra Civil se afianzaron las tendencias neopopulares protagonistas de un regionalismo acrítico, producto de la especulación y del aislacionismo intelectual del país durante el franquismo, ejemplificadas en una arquitectura de mala calidad, debido en parte a la escasez de materiales de construcción, y al mismo tiempo, paradójicamente, banalizadora de los logros del propio regionalismo del periodo entreguerras. La supervivencia de los postulados del movimiento moderno fue un empeño plagado de dificultades tal como se puso de manifiesto en la excelente publicación[57] denominada “La vanguardia imposible". Como obras industriales de este periodo podemos señalar el Centro de Estudios del Tabaco (1948) de Carlos Arniches. En este panorama debe ser rescatado el magnífico proyecto de la Universidad Laboral de Sevilla (1942) del estudio OTAISA formado por: Felipe Medina Benjumea, Rodrigo Medina Benjumea, Luis Gómez Estern y Alfonso Toro Buiza, en el que se encuentran numerosos testimonios de construcción y estructuras industriales aplicados tanto a la gestión del proyecto en sí como a edificios singulares para talleres y espacios deportivos.

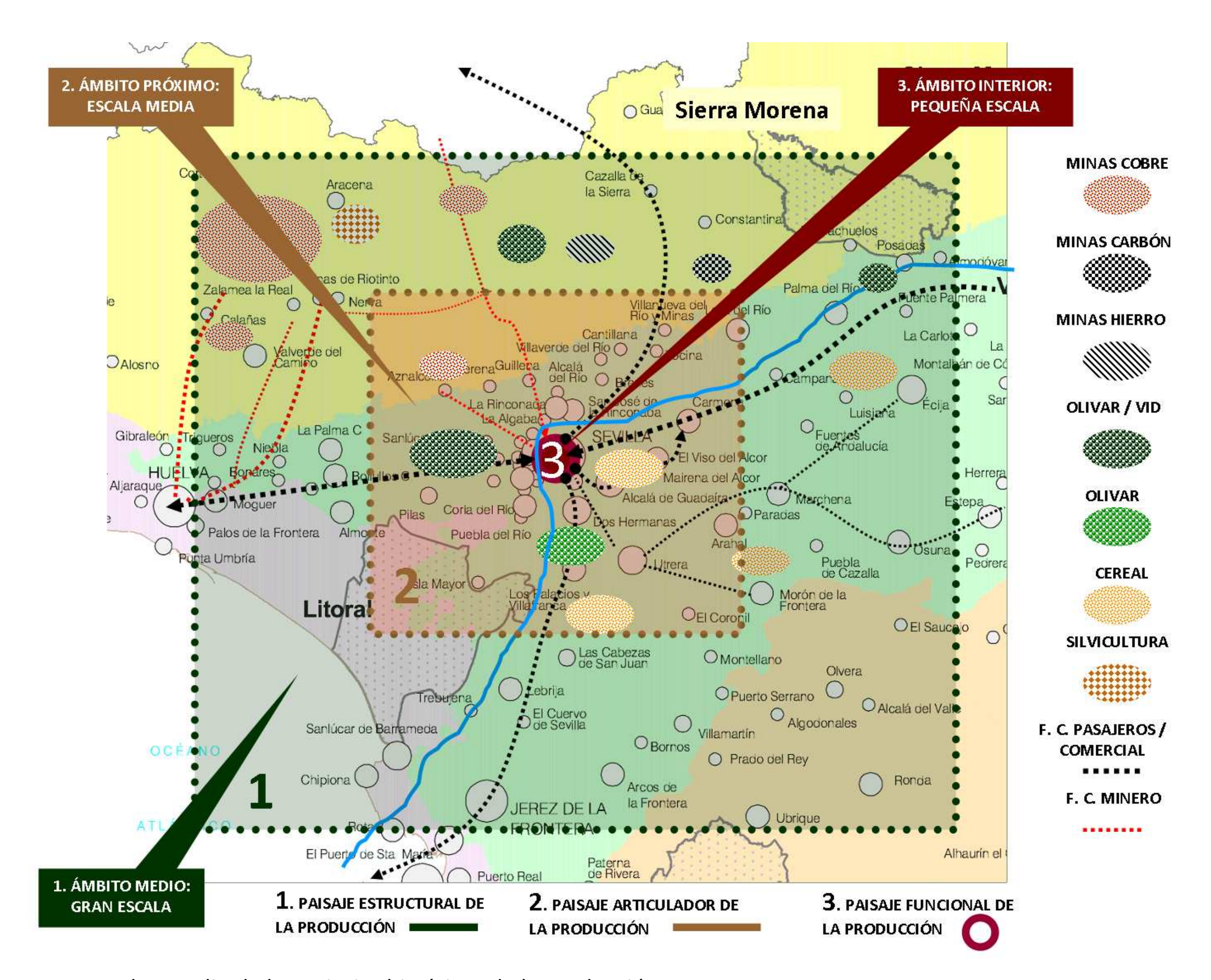
[57] Mosquera Adell,, Eduardo y Pérez Cano, Mª Teresa (Ed.): La vanguardia imposible: quince visiones de arquitectura contemporánea andaluza, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, 1990.

5. PROCESOS DE ESTUDIO DE LOS PAISAJES HISTÓRICOS DE LA PRODUCCIÓN

Los procesos objeto de análisis para caracterizar los paisajes históricos urbanos de Sevilla en relación con la arquitectura industrial los denominamos Paisajes Históricos de la Producción.

Desde la perspectiva teórica planteada anteriormente y teniendo en cuenta las orientaciones programáticas del Proyecto "*El paisaje histórico urbano en las ciudades patrimonio mundial. Indicadores para su conservación y gestión*" en el que se incluye este estudio sobre "*Arquitectura y paisaje en la ciudad de Sevilla: la arquitectura industrial*" se proponen tres líneas de análisis complementarias que, a su vez, se ejemplifican cada una de ellas en varias líneas temáticas.

PAISAJE ESTRUCTURAL DE LA PRODUCCIÓN * En negrita los procesos seleccionados
Las haciendas del Aljarafe
La minería de la Sierra Norte y las fundiciones
Los molinos y fábricas de harina del GuadaÍra
PAISAJE ARTICULADOR DE LA PRODUCCIÓN
El Guadalquivir río industrial
El trazado ferroviario Sevilla-Huelva
Las redes de energía
PAISAJE FUNCIONAL DE LA PRODUCCIÓN
Las fábricas de la Ilustración
La Sevilla de Pickman
La arquitectura industrial del Regionalismo
La segunda industria Moderna
La producción tradicional de los corrales de artesanos
Industria, urbanismo y sociabilidad en avenida de Miraflores



Procesos de estudio de los paisajes históricos de la producción

5. 1. PAISAJE ESTRUCTURAL DE LA PRODUCCIÓN

PROCESOS IDENTIFICADOS
Las haciendas del Aljarafe
La minería de la Sierra Norte y las fundiciones sevillanas
Los molinos y las fábricas de harina del Guadaíra

5.1.1. Caracterización

Son paisajes evolutivos que explican el origen de la centralidad regional de Sevilla. Es el territorio en el que se localizan los recursos primarios definidos por las actividades extractivas y productivas de carácter agrario y minero. Debe destacarse la importancia de las relaciones económico-demográficas entre Sevilla y su espacio regional para la obtención de mano de obra y la generación de una plataforma de mercado así como la ordenación del espacio donde se ubican los centros primarios de distribución e importación. Los contactos culturales se han consolidado históricamente entre Sevilla y las poblaciones de esta región articulando un espacio vinculado y conectado entre los núcleos de difusión y los corredores de contacto.

Se definen por la gran escala de carácter regional y constituyen el marco espacial en el cual se ubican los recursos así como las primeras fases de su explotación. En estas macro-unidades se localizan los recursos primarios que definen las actividades extractivas y productivas de carácter biológico (agricultura, ganadería, silvicultura, pesca) o de carácter geológico (minería). Todo ello en un determinado medio geomorfológico condicionado por los procesos físicos de tipo climático, edáfico o hidrológico y en contacto y en relación con su localización estratégica, su ámbito cultural específico y su propia autonomía como centros locales productivos.

Debe destacarse así mismo la importancia de las relaciones económico-demográficas que se establecen entre la ciudad-condensador objeto de análisis y su espacio regional-estructural en variables sociales tales como: la obtención de mano de obra, la disponibilidad de una plataforma de mercado, la configuración de centros logísticos necesarios para ubicar los nodos de distribución (importación y exportación) y la constitución de una compleja red de transporte. Con relación a su escala y coherencia productiva se pueden distinguir áreas, sistemas y unidades desde su consideración como paisajes de la producción.

Como resultado de estos procesos yuxtapuestos nos encontramos con paisajes estructurales dotados de coherencia y funcionalidad en los que las conexiones culturales se han consolidado históricamente entre la gran ciudad y las poblaciones de la región articulando un espacio vinculado, conectado e interdependiente en el que podemos identificar los núcleos de condensación, de difusión y los corredores de contacto. En estos paisajes estructurales se pueden identificar segundas escalas de paisaje estructural en función de la propia dinámica regional que dará lugar a la aparición de una importante red de centros comarcales conectados con las escalas más pequeñas de carácter local.

Esta primera unidad de paisaje es de gran escala. Sirve para explicar como las actividades económicas de la ciudad son el resultado de la explotación y gestión de los recursos productivos existentes en su ámbito territorial a través del tiempo. No se puede entender lo urbano sin su contexto territorial.
Los paisajes productivos básicos que han estructurado este sistema de relaciones de manera diacrónica pueden ser considerados como paisajes de la producción portadores de valores patrimoniales desde una lectura contextual-relacional entre la ciudad y su territorio.

Localización

LOCALIZACIÓN Y UNIDADES	MEDIO REGIONAL		Bahía Cádiz-Jerez Frontera / Sierra de Aracena / Comarca del Andévalo / Cuencas mineras de Riotinto y Tharsis / Marismas de la Costa de Huelva / Comarca del Condado
	PRÓXIMO METROPOLITANO		Comarca del Aljarafe /Campiña y Sierra Sur de Sevilla / Vega del Guadalquivir / Sierra Norte de Sevilla / Bajo Guadalquivir
	INTERIOR URBANO		Fundiciones y fábricas de la industria alimentaria en Sevilla

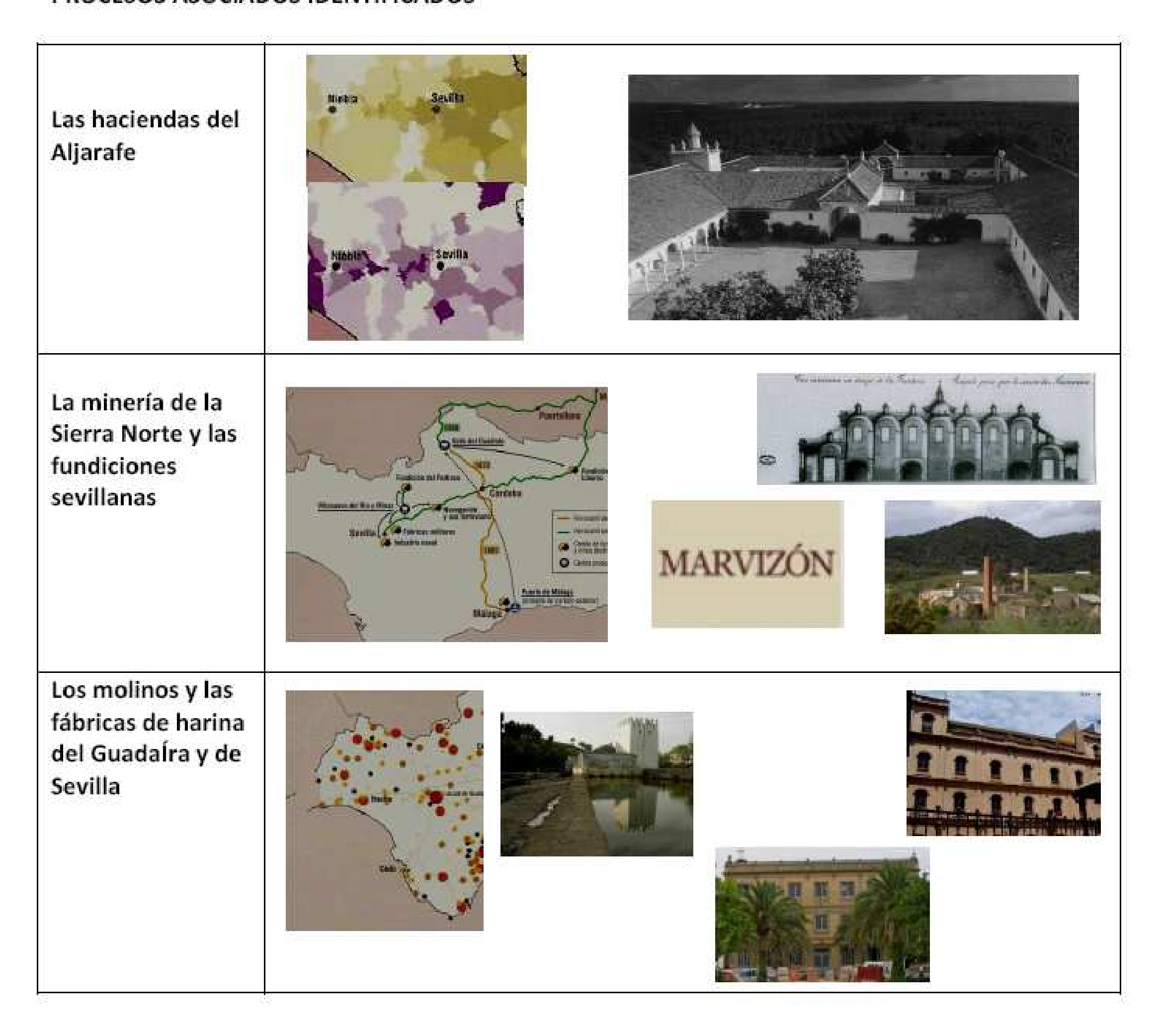
Diacronías
Desde la protohistoria se ha ido configurando una región polifuncional en torno a los dominios geográficos de montaña, valle y litoral. Tecnológicamente podemos observar los diferentes sistemas de energía, extracción, transformación, comercialización y transporte.

Conexiones
Podemos identificar una extensa área geocultural en la que se producen diversas centralidades. La de la ciudad de Sevilla será la principal desde la edad media. La conexión norte-sur (Vía de la Plata) es el principal vector de contacto de los tres dominios geoculturales constituyendo el eje en torno al cual se organizan los pasos transversales este-oeste.
- Red caminera, obra pública
- Puertos
- Unidades extractivas mineras
- Unidades productivas agrarias

Narraciones de ordenación
Tipológica:
- Minero-metalurgia
- Construcción naval
- Agroindustria: haciendas, cortijos y bodegas
- Infraestructuras y obra pública

Territorial:
Aljarafe, Condado, Andévalo, Riotinto, Aracena, Bahía de Cádiz, Sierra Norte, Campiña, Costa de Huelva.

PROCESOS ASOCIADOS IDENTIFICADOS



5.1.2. Proceso específico
La minería de la Sierra Norte y la industrialización de la ciudad de Sevilla

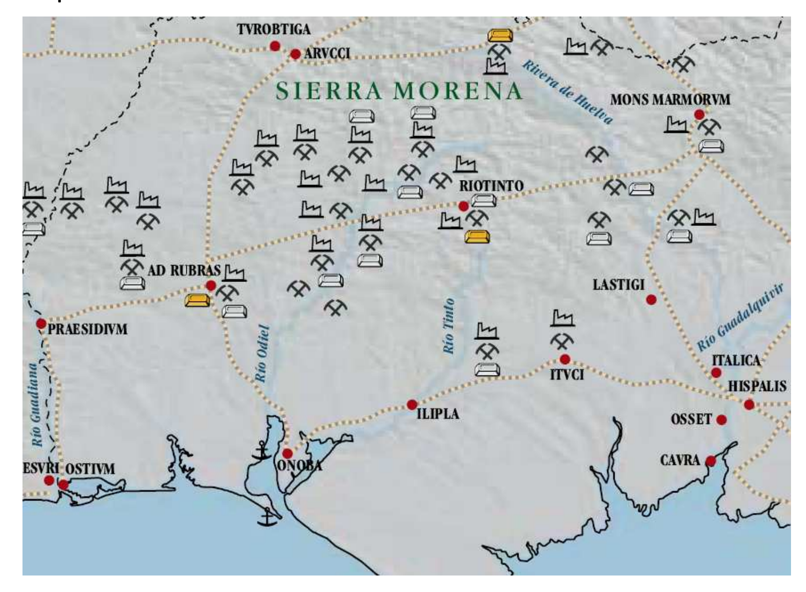
Otros procesos específicos identificados

- Las haciendas del Aljarafe
- Los molinos y fábricas de harina del GuadaÍra

5.1.3. Descripción y análisis del proceso

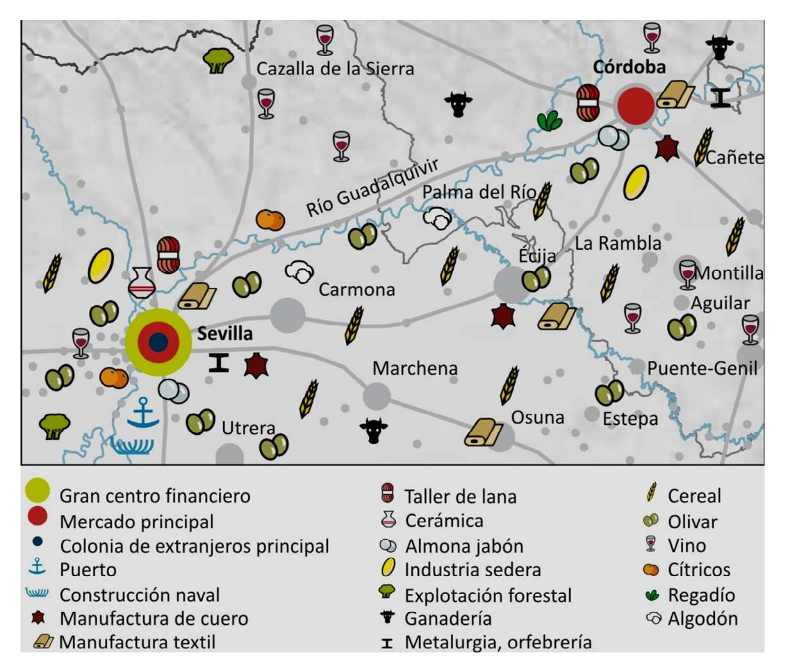
Las actividades minero-metalúrgicas han deja do un profunda huella en los procesos urbanos del sur peninsular. La publicación del estudio de Jordi Nadal "*Andalucía, paraíso de los metales no ferrosos*" vino a confirmar la importancia que el sector minero había tenido en la España meridional y como el conocimiento de la historia de la minería era esencial para conocer algunas de las claves históricas de los avances y retrocesos de nuestra economía así como el desarrollo de algunos de los procesos especialmente relevantes para la historia de Andalucía, como fueron el asentamiento de las civilizaciones antiguas del Mediterráneo oriental, la romanización y, ya en la época contemporánea, la colonización por parte de compañías inglesas, francesas o belgas de los cotos mineros andaluces más importantes. En el caso del territorio

sevillano también se puede observar, aunque con menor intensidad que en otras áreas andaluzas como Riotinto, Linares o Peñarroya, una cierta continuidad en las explotaciones mineras desde la protohistoria hasta la edad contemporánea, destacando su inactividad durante la edad media y moderna, salvo laboreos de escasa importancia.



Explotaciones de la faja pirítica ibérica (Fuente: Atlas del territorio de Andalucía)

Las actividades mineras necesitan el complemento de la metalurgia. En las primeras fases estas labores de fundido, afino y moldeo se realizaban a pie de mina, combinándose la explotación minera con la transformación metalúrgica. A medida que el proceso de urbanización se intensificaba se fue conformando un mercado local en las ciudades que se relaciona con la aparición una incipiente industria metalúrgica realizada en talleres y forjas de la ciudad histórica que, por una parte, venía a satisfacer la demanda de utensilios y herramientas de consumo doméstico y de objetos de uso suntuario y, por otra, debido al propio desarrollo de la ciudad, comenzaría a generar un sector industrial cada vez más fuerte y estructurado en relación con los astilleros de Sevilla y la industria del armamento.



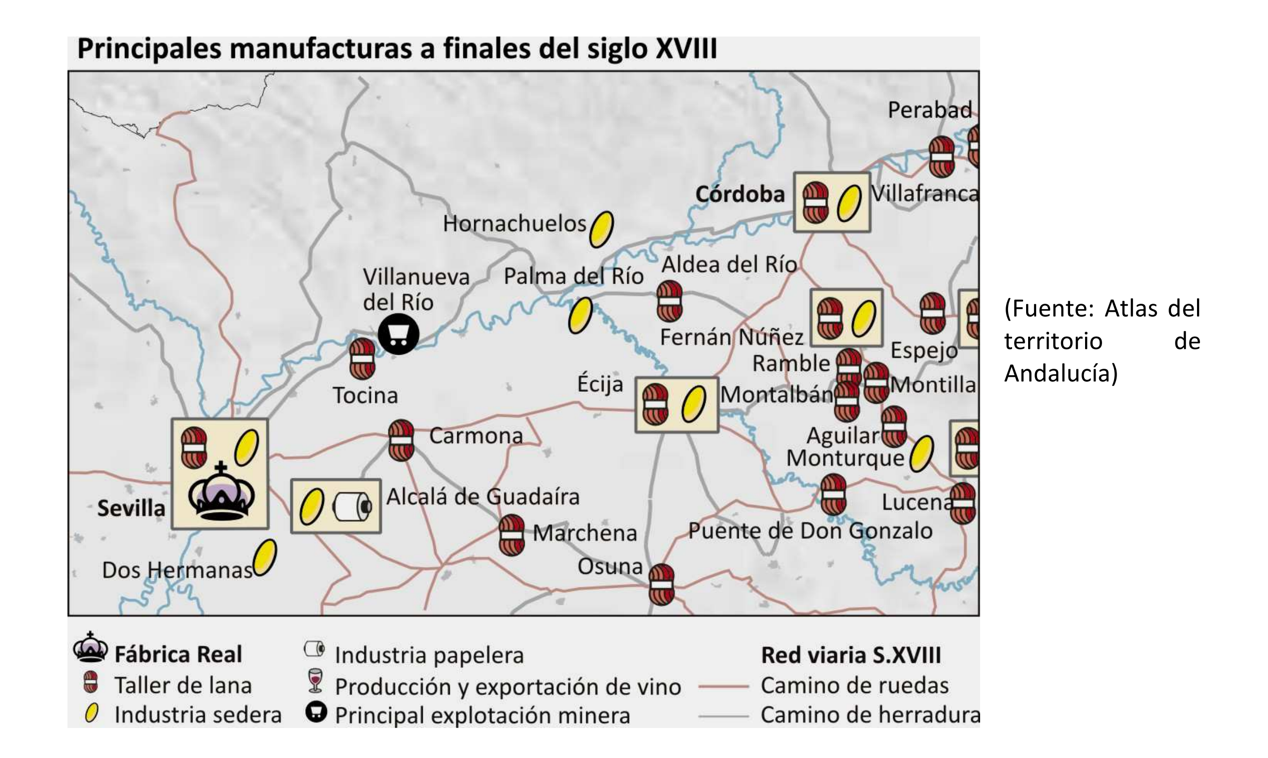
Actividades económicas a fines del siglo XVI (Fuente: Atlas del territorio de Andalucía)

Así, podemos afirmar que la ciudad de Sevilla ha estado íntimamente ligada a la historia de la metalurgia en sus diferentes manifestaciones y especialmente al arte de fundir metales con fines militares dada su singular importancia geoestratégica en diferentes momentos de la historia de España, especialmente como consecuencia del descubrimiento de América, época en la que se incrementó notablemente esta actividad industrial con las consecuencias conocidas de la creación de importantes fábricas reales destinadas a estos menesteres de fundición de cañones, fabricación de proyectiles y preparación de pólvora y explosivos.

5.1.4. Relación con la historia de la ciudad de Sevilla

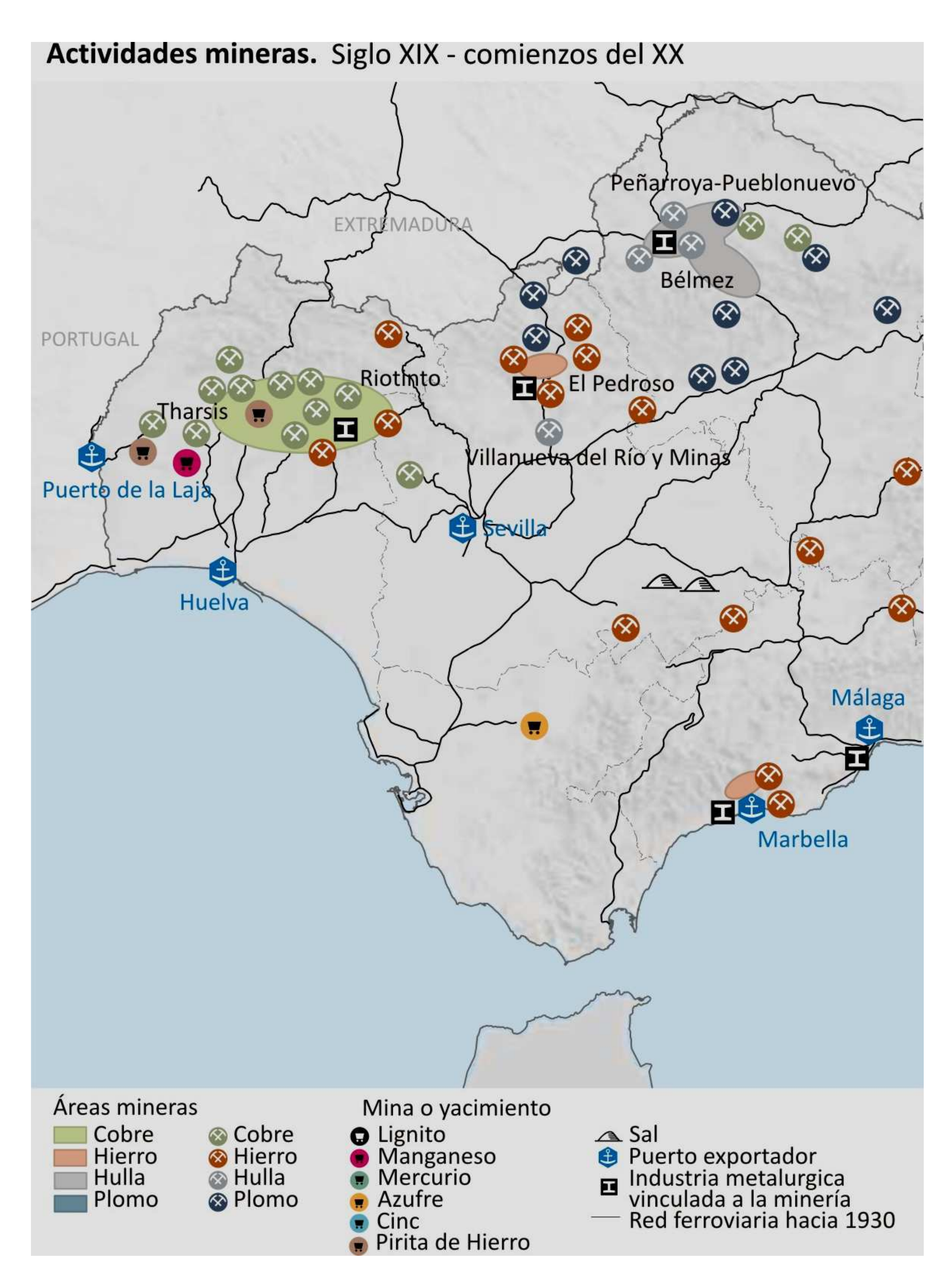
El sector metalúrgico cuenta con unos antecedentes históricos notables debido a la existencia de importantes establecimientos industriales como son la Real Fundición de Cañones de Bronce (Real Fábrica de Artillería), la Casa de la Moneda o la Maestranza de Artillería y un cada vez más pujante sector de fundición artística dedicado a la orfebrería religiosa. Las fábricas metalúrgicas del siglo XVIII contaban con una localización esencialmente urbana o suburbana. Esta débil estructura industrial se vio paliada en parte con la creación de fundiciones de mediano tamaño a mediados del siglo XIX. La pionera fue la Fundición de San Antonio surgida a partir de la iniciativa empresarial de la familia Bonaplata, en este caso de Narciso Bonaplata, de donde salieron las piezas de fundición para el Puente de Triana. Esta fundición pasó a ser propiedad de la empresa Pérez Hermanos hacia 1865. Se instaló en el número 43 de la Calle San Vicente, en el antiguo Convento de San Antonio que como otros muchos edificios religiosos fue destinado a actividades industriales tras la desamortización. Narciso Bonaplata se formó como técnico en París y Berlin y, por tanto, no es de extrañar que los diseños de gran parte de las piezas allí fabricadas tengan una importante impronta estilística de origen centroeuropeo que se corresponde con las líneas imperantes en la forja de tradición romántica de aquellos años cuarenta del siglo pasado.

La forja artística contaba con una demanda importante en Sevilla dado el tradicional gusto por los cierres de puertas, balcones y ventanas en hierro forjado. La Fundición de San Antonio renueva el catálogo tradicional de origen barroco con nuevos motivos extraídos de la mitología como sirenas, dragones, arpías, grifos y leones. Los catálogos históricos de esta fundición nos remiten a un amplio abanico de piezas ornamentales, tanto para su uso privado en la arquitectura civil, como para su empleo público como elementos decorativos de plazas y paseos como son los antepechos, balaustres, barandas, balcones, cancelas, candelabros, escaleras, fuentes, kioscos o verjas, que componían el repertorio de objetos más demandado. La otra vertiente de la producción industrial de esta fábrica estaba constituida por la fabricación de elementos necesarios para desarrollar la incipiente industrialización de las empresas andaluzas. De sus hornos y talleres salieron bombas, calderas, caloríferos, columnas, chimeneas, cubiertas, norias o molinos de trituración que contribuyeron de manera determinante a transformar los usos productivos de, sobre todo, la industria agraria tradicional del vino y el aceite.



(Fuente: Atlas del territorio de Andalucía)

Las tipologías predominantes eran las edificio bloque organizado en torno a patios de faena y la de pabellones dispersos en torno a patios de trabajo. Esta segunda tipología responde a las fábricas construidas a partir de la segunda mitad del siglo XIX como fueron las de Portilla & White entre la calle Arjona y el Guadalquivir, la de Julio Parisot en la calle Levies y la de Manuel Grosso en la calle Dormitorio. Que hacia 1890 se vieron incrementadas con las de José Duarte en la calle Adriano, la de Pando y Rodríguez en la calle Yuste, la de José Cobián en la Puerta de San Juan y la de Enrique Balbontín en la calle Jaúregui.



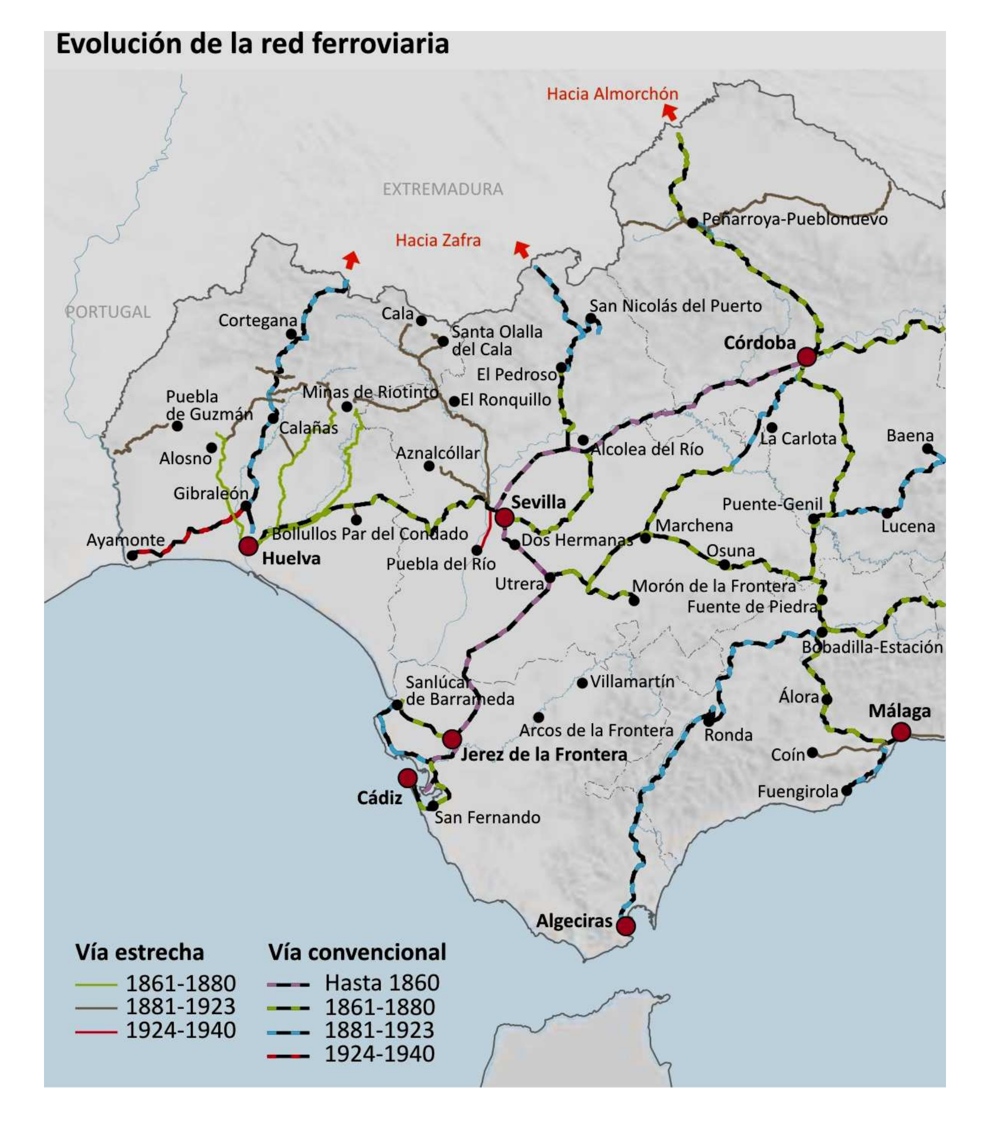
(Fuente: Atlas del territorio de Andalucía)

5.1.5. El territorio de la Sierra Norte: un espacio natural muy humanizado

Ocupa el tercio septentrional de la provincia sevillana y se la mayoría de los municipios afectados se encuentran integrados en el Parque Natural Sierra Norte comprendiendo administrativamente los términos municipales de: Cazalla de la Sierra, Las Navas de la Concepción, San Nicolás del Puerto y El Real de la Jara, así como parte de los de Alanís, Almadén de la Plata, Constantina, Guadalcanal, El Pedroso y La Puebla de los Infantes, con una superficie total de 167.653 Ha. A esta relación de municipios habría que añadir por sus vinculaciones territoriales y de actividad minera al municipio de Villanueva del Río y Minas.

El sector central de Sierra Morena es un área de montaña media mediterránea cuyas características físicas y biológicas, en conjunción con su relativo aislamiento histórico, han determinado formas de paisaje singulares. Este paisaje surge como resultado de la interacción entre la vegetación natural del espacio y el uso de los recursos disponibles a través de un sistema de explotación forestal, agrícola, ganadera y minera.

No sólo por su valor minero-industrial sino también por su importancia estratégica en el mantenimiento de la biodiversidad mediterránea, la conservación de hábitats y especies silvestres, paralela a la continuación de los aprovechamientos tradicionales es uno de los principales retos de la protección de este espacio, por cuanto los usos culturales y turísticos se han de compatibilizar con el uso del territorio y el desarrollo de sus pobladores.



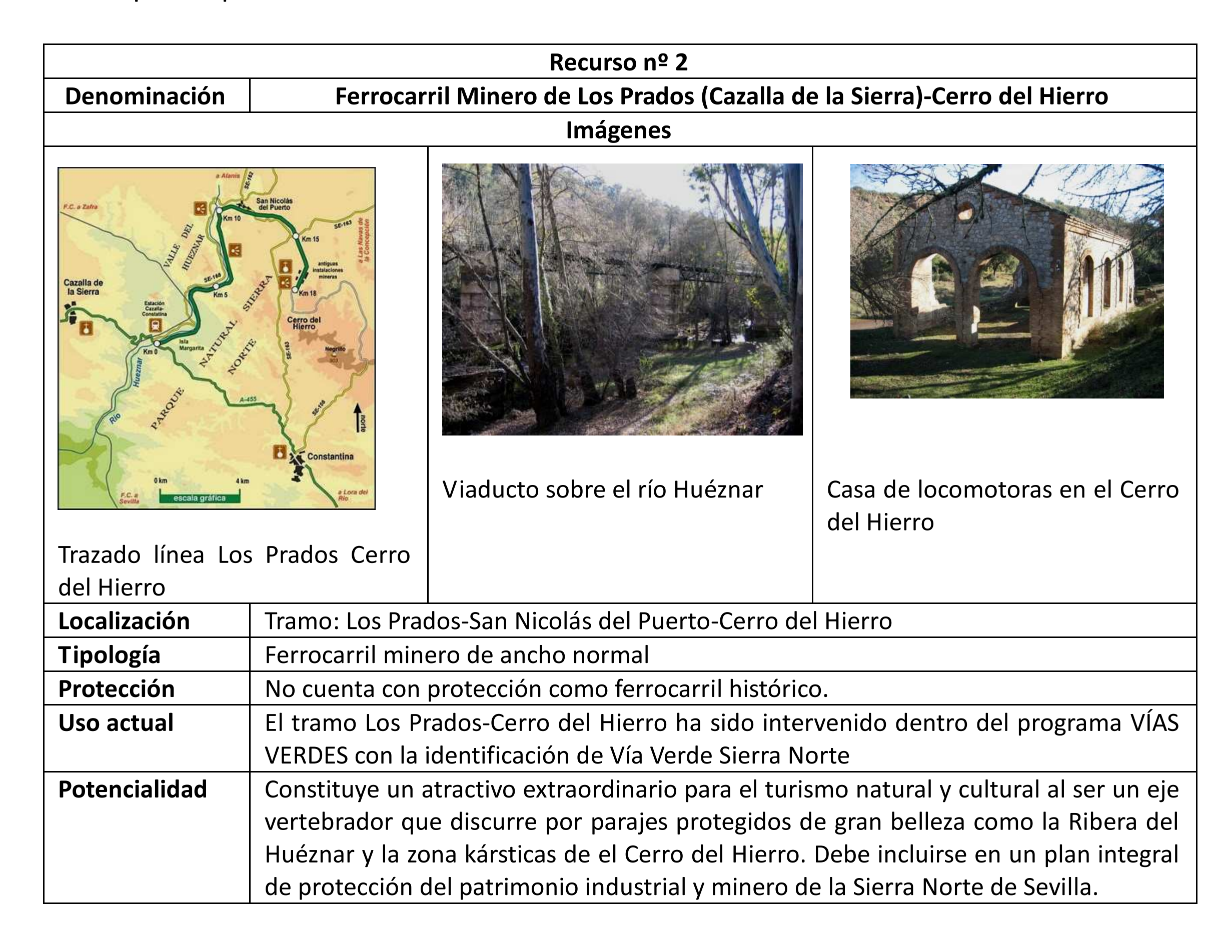
5.1.6. Recurso asociado 1: El Ferrocarril Sevilla-Mérida

El 6 de marzo de 1857 se autorizó a Luís Gilhou y a Manuel Fernández, Marques de Perales, en nombre de la “Compañía General de Crédito de España”, para realizar los estudios de un ferrocarril de Mérida a Sevilla. El 1 de mayo de 1870 se inauguraron los primeros 12 kilómetros en explotación entre la estación de Tocina en la línea de Sevilla á Córdoba hasta las minas de carbón de Villanueva (ROP 1870). La línea se terminó de construir bajo propiedad de MZA que acometió el tramo de mayor dificultad para atravesar Sierra Morena entre Llerena, Fuente del Arco y El Pedroso tramo que se inauguró el 19 de mayo de 1884, quedando terminada, el 16 de enero de 1885 hasta Tocina, puesto que allí enlazaba con la línea principal de Córdoba á Sevilla también propiedad de MZA.

Recurso nº 1		
Denominación	**FERROCARRIL Sevilla-Mérida**	
Imágenes		
Estación de Guadalcanal	Trazado línea Sevilla-Mérida	Estación de Villanueva del Río y Minas
Localización	P. K.	Estaciones dirección Mérida-Los Rosales
	130.320	Guadalcanal
	137.000	Amapega (apartadero)
	144.000	Alanís
	149,108	La Esperanza (apartadero)
	155.299	Cazalla-Constantina ***(Enlace a Peña del Hierro)***
	165.870	Fábrica de Pedroso
	171.665	El Pedroso
	179,100	Los Labrados (apartadero)
	185.000	Ventas Quemadas (apartadero)
	188.137	Arenillas
	195.484	Villanueva del Río y Minas
	196.648	Mina S.F.
	199.235	Alcolea del Río
	203.000	Tocina- Empalme (***Línea de Sevilla a Córdoba***)
	204.709	Los Rosales
Tipología	Ferrocarril comercial	
Protección	No cuenta con protección como ferrocarril histórico. Sólo está protegida la estación de Villanueva del Río y Minas como elemento de su Conjunto Histórico.	
Uso actual	Ferrocarril en explotación propiedad del Estado (ADIF)	
Potencialidad	Ferrocarril turístico que puede servir para articular las visitas al Parque Natural de Sierra Norte y estructurar un proyecto de Ecomuseo para ese Parque Natural. Tiene un elevado interés paisajístico tanto por los paisajes naturales por los que discurre como por los elementos asociados de patrimonio industrial y minero.	

5.1.7. Recurso asociado 2: El Ferrocarril Minero de Los Prados (Cazalla de la Sierra)-Cerro del Hierro

En 1895 se iniciaron y concluyeron las obras de este ramal que, a diferencia de otros ferrocarriles mineros, se realizó en vía ancha lo que facilitaba las labores de explotación de la línea, concedida a la empresa MZA (Compañía Madrid, Zaragoza y Alicante) y luego a Renfe, titulares de la línea general situada en el fondo del valle. Nunca tuvo servicio de viajeros ni de otras mercancías que no fueran las propias de la mina, a pesar de los varios intentos y el gran interés de los municipios por donde atraviesa su trazado. Finalmente, es en 1970, mediante Circular al personal de la Red de Ferrocarriles Españoles, cuando se cierra el Servicio en el Ramal de Bifurcación del Río Huéznar al Cerro del Hierro, señalando que se mantendrán por el momento, las instalaciones y la vía hasta que pueda decidirse sobre su desmantelamiento a razón de una posible y futura reactivación de las explotaciones mineras a que servía este ramal, cosa que no pasó nunca



Recurso nº 2		
Denominación	**Ferrocarril Minero de Los Prados (Cazalla de la Sierra)-Cerro del Hierro**	
Imágenes		
Trazado línea Los Prados Cerro del Hierro	Viaducto sobre el río Huéznar	Casa de locomotoras en el Cerro del Hierro
Localización	Tramo: Los Prados-San Nicolás del Puerto-Cerro del Hierro	
Tipología	Ferrocarril minero de ancho normal	
Protección	No cuenta con protección como ferrocarril histórico.	
Uso actual	El tramo Los Prados-Cerro del Hierro ha sido intervenido dentro del programa VÍAS VERDES con la identificación de Vía Verde Sierra Norte	
Potencialidad	Constituye un atractivo extraordinario para el turismo natural y cultural al ser un eje vertebrador que discurre por parajes protegidos de gran belleza como la Ribera del Huéznar y la zona kársticas de el Cerro del Hierro. Debe incluirse en un plan integral de protección del patrimonio industrial y minero de la Sierra Norte de Sevilla.	

5.1.8. Recurso asociado 3: El Conjunto Histórico de Minas de la Reunión en Villanueva del Río y Minas

La población de Villanueva del Río y Minas fue declarada Conjunto Histórico y, según recoge el BOJA Nº 37 de 13 de mayo de 1988, es definido este Conjunto Histórico como: "...*El conjunto histórico de Minas de la Reunión, está constituido por las instalaciones residenciales e industriales de la explotación minera que, generada a principios del XVII, tuvo su máximo desarrollo y esplendor a finales del siglo XIX y primera mitad del siglo pasado, para entrar en decadencia en época reciente. Componen dichas instalaciones, el núcleo urbano, de estilo colonial con rasgo*

regionalistas, que abarca 108 ha, la zona de instalaciones industriales y la zona de escombreras..."

Destacan los restos del pozo nº 5 que cuenta como principales instalaciones con la cabria metálica de extracción servida por una máquina de vapor *Bollinckx* (1922), la casa máquina, las cribas y lavaderos, las salas de calderas *Babcok Wilcox*, el edificio de bombas de desagüe *Kaselowsky*, los depósitos de Schlamms (balsas de decantación de barros carboníferos) y la central eléctrica (1926). El pozo nº 7 se conservan la torre de agua (1928), la cabria y casa de máquinas (1926-28), la torreta de distribución de energía (1929), la central eléctrica y las naves de talleres.

Constituye uno de los más valiosos conjuntos de viviendas mineras de Andalucía, exponente de los modelos desarrollistas del siglo XIX y principios del XX. Esta zona residencial está formada por los barrios de Confianza, construido entre 1896 y 1900 para sustituir los primitivos barracones; Velarde y Constancia, levantados durante la última década del XIX para alojar a barreneros y picadores; y Progreso, Cerro, Balbo y Transwall, que datan de 1935. El conjunto se completa con el barrio de Casas Nuevas, el de mayor interés artístico, construido en los años 20 para residencia de altos cargos y empleados cualificados y en el que sobresalen la Casa de Dirección, un chalet de planta cuadrada con torre almenada sobre el jardín, y la Casa del Ingeniero Jefe, con motivos de carácter modernista. Otros edificios destacados son la iglesia, construida en 1927, la antigua escuela y el teatro-cine.

<table>
<tr><th colspan="3">Recurso nº 3</th></tr>
<tr><td>Denominación</td><td colspan="2">Conjunto Histórico de Minas de la Reunión en Villanueva del Río y Minas</td></tr>
<tr><td colspan="3">Imágenes</td></tr>
<tr><td>Vista general pozo 5, central térmica y viaducto de la línea Sevilla-Mérida</td><td>Escuelas de Niños y Niñas (1924)</td><td>Casa de Directivos en el Barrio de Casas Nuevas</td></tr>
<tr><td>Localización</td><td colspan="2">Villanueva del Río y Minas</td></tr>
<tr><td>Tipología</td><td colspan="2">Colonia minero-ferroviaria de la Compañía MZA</td></tr>
<tr><td>Protección</td><td colspan="2">Declarado Conjunto Histórico según recoge el BOJA Nº 37 de 13 de mayo de 1988</td></tr>
<tr><td>Uso actual</td><td colspan="2">No existe un Plan Director sobre el Conjunto Histórico. Se han realizado diversas rehabilitaciones de edificios: el Pozo nº 5 como parque público, la Escuela como sede del Ayuntamiento, el Economato como Residencia de Ancianos y varias viviendas como residencia de particulares</td></tr>
<tr><td>Potencialidad</td><td colspan="2">Esta colonia industrial, minera y ferroviaria constituye un paisaje de la producción integral y puede convertirse en uno de los conjuntos de patrimonio industrial más interesantes de España. Para ello necesita con urgencia un Plan Director que establezca los criterios de intervención, los usos y la gestión integral de sus numerosos elementos patrimoniales</td></tr>
</table>

5.1.9. Recurso asociado Las Minas de hierro, pirita y plata de la Sierra Norte

Actualmente conocemos a través de la arqueología numerosos testimonios relacionados con las actividades mineras en la Sierra Norte en las etapas

protohistóricas. Las primeras referencias históricas sobre las actividades mineras aparecen documentadas en los textos de autores clásicos. Estrabón cita en su famosa *Geografía* lo siguiente: "*Paralelas con el río, (Baetis), por el lado norte, corren unas sierras llenas de metales, que se acercan al río más o menos*". Durante la época medieval, tanto islámica como cristiana, la minería sufrió un declive continuado teniendo que esperar hasta el reinado de Felipe II cuando encargó a una expedición comandada por Francisco de Mendoza la visita a las antiguas minas romanas del sur peninsular, siendo redescubiertas las de la provincia de Sevilla entre 1551 y 1555. Este interés por los yacimientos mineros de la Sierra Norte sevillana se basaba en que esta zona había sido una tradicional fuente de aprovisionamiento de minerales de plata y cobre, así como de piedras suntuarias como mármoles y calizas. Destacaban las minas de Guadalcanal muy ricas en plata y plomo. El propio Felipe II comisionó a Agustín de Zárate para que "*ponga cobro y recaudo en una minas que se habían descubierto en término de las villas de Cazalla, Constantina, El Pedroso y Alanís*". Entre todas las explotaciones sobresalen las de El Pedroso cuando a partir de la constitución en 1817 de la *Compañía de Minas de El Pedroso* para explotar las minas de hierro de Monteagudo, El Fontanal y El Cañuelo. Con la llegada de Antonio Elorza en 1836, que acababa de crear la Fundición de la Concepción en Marbella para Manuel Agustín Heredia en 1832, se crea la *Compañía de Minas y Fábrica de Hierros de El Pedroso,* como resultado de la crisis de producción de hierro en las ferrerías del norte provocada por las Guerras Carlistas. En 1872, contaba esta empresa con un patrimonio compuesto por concesiones mineras que afectaban a unas 8.000 Ha. en los términos de Cazalla, Constantina y Alanís de en total unas 8.000 Ha.).

<table>
<tr><th colspan="3">Recurso nº 4</th></tr>
<tr><td>Denominación</td><td colspan="2">Minas de hierro, pirita y plata de la Sierra Norte</td></tr>
<tr><td>Localización</td><td colspan="2">El Pedroso, Cazalla de la Sierra, San Nicolás del Puerto, Alanís y Guadalcanal.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Imágenes</td></tr>
<tr><td>

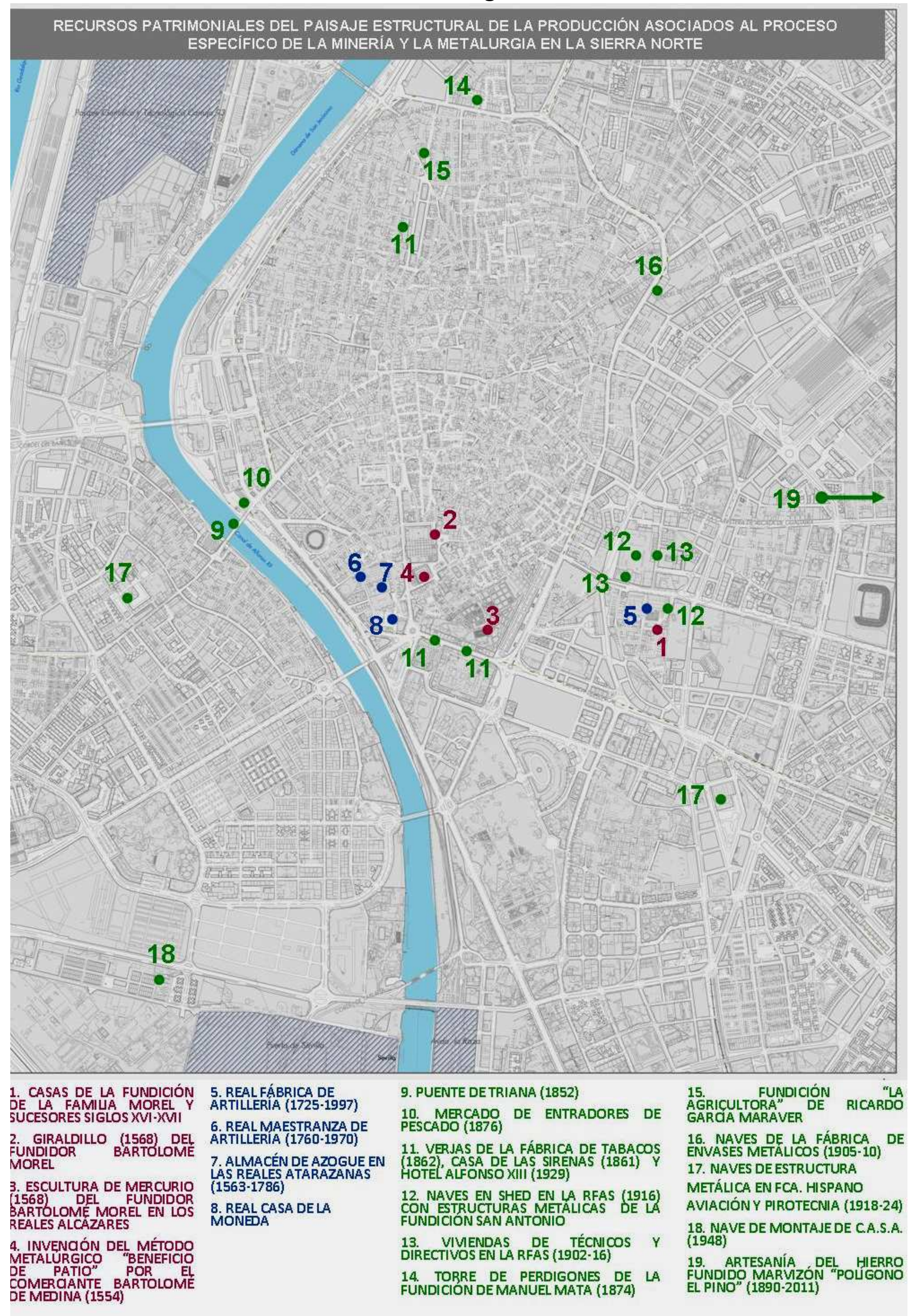
Mina de San Manuel en El Pedroso</td><td>
Vista aérea del conjunto kárstico de El Cerro del Hierro</td><td>
Minas de plata en Guadalcanal</td></tr>
<tr><td>Tipología</td><td colspan="2">Minería en pozo, galería y a cielo abierto</td></tr>
<tr><td>Protección</td><td colspan="2">La Delegación de Cultura de Sevilla inició un expediente de incoación del patrimonio minero de la provincia de Sevilla en 2006 que todavía no se ha elevado a definitivo.</td></tr>
<tr><td>Uso actual</td><td colspan="2">La mayoría de las explotaciones mineras se encuentran en terrenos de propiedad privada sin uso cultural ni turístico. Debe destacarse la declaración como Monumento Natural del Cerro del Hierro y su adquisición en propiedad por la Consejería de Medio Ambiente.</td></tr>
<tr><td>Potencialidad</td><td colspan="2">El conjunto de explotaciones mineras deberían ser incluidas en un Plan Director que condujera a la creación de un Ecomuseo en el Parque Natural de Sierra Norte.</td></tr>
</table>

5.1.10. Recurso asociado 5: Edificios industriales singulares asociados a las actividades minero-metalúrgicas de la Sierra Norte

Los bienes inmuebles minero-industriales de la Sierra Norte sevillana constituyen uno de los sistemas patrimoniales de mayor interés con los que cuenta el patrimonio industrial sevillano. Debe destacarse el conjunto industrial de la Fábrica de Hierros de El Pedroso (en el término municipal de Cazalla de la Sierra) ya que constituye el tercer intento por poner en marcha la industria siderúrgica de alto horno en España (después de las experiencias de Sargadelos y Marbella). Los restos actuales tienen un extraordinario interés tecnológico conformando un conjunto arqueológico industrial en el que se distinguen las instalaciones hidráulicas, los altos hornos, los talleres y almacenes, la línea ferroviaria, el poblado de mineros, las casas de directivos y las minas cercanas al conjunto. En el Cerro del Hierro permanecen en la actualidad las instalaciones mineras de tratamiento de mineral, el poblado de mineros, la iglesia y escuela y el poblado de los directivos, a lo que hay que a añadir las instalaciones de la terminal de carga ferroviaria. La Fundición de la Plata y el Martinete de Abajo, junto a la ribera del Huéznar, constituyen dos notables iniciativas industriales que, aunque fueron desarrolladas durante el siglo XIX en plena época industrial, ejemplifican la transición desde los modelos preindustriales de tratamiento metalúrgico de la plata y el cobre hasta los sistemas mecanizados modernos. En las proximidades de San Nicolás del Puerto quedan restos de la antigua central eléctrica "Nuestra Señora del Carmen" que cuenta con una instalación de aprovechamiento hidroeléctrico de gran interés.

<table>
<tr><th colspan="3">Recurso 5</th></tr>
<tr><th>Denominación</th><th colspan="2">Edificios industriales singulares asociados a las actividades metalúrgicas</th></tr>
<tr><th colspan="3">Imágenes</th></tr>
<tr><td>Fábrica de hierros de El Pedroso</td><td>Fundición la Plata, río Huéznar</td><td>Poblado en el cerro del Hierro</td></tr>
<tr><td>Localización</td><td colspan="2">Fundición de la Plata en Cazalla de la Sierra junto del río Huéznar y Martinete en San Nicolás del Puerto junto del río Huéznar
Fábrica de Hierros en Cazalla de la Sierra junto a los ríos Huéznar y arroyo San Pedro
Poblado Minero en el Cerro del Hierro</td></tr>
<tr><td>Tipología</td><td colspan="2">Instalaciones mineras, fundiciones y conjunto residencial de mineros y técnicos</td></tr>
<tr><td>Protección</td><td colspan="2">Las edificaciones e instalaciones reseñadas sólo cuentan con protección en calidad de recursos patrimoniales ubicados en el parque Natural de Sierra Norte. Sería necesaria la incoación de expedientes específicos de protección que se insertaran en un documento genérico para todo el patrimonio minero industrial de la Sierra Norte sevillana.</td></tr>
<tr><td>Uso actual</td><td colspan="2">La Fundición de la Plata y el Martinete de Abajo son utilizados como albergue, restaurante y camping. La central eléctrica propiedad de Sevillana-Endesa se encuentra sin uso actual. El conjunto de la Fábrica de Hierros de El Pedroso es propiedad de la Iglesia Evangelista y se utiliza como campamento de actividades de formación.</td></tr>
<tr><td>Potencialidad</td><td colspan="2">Los lugares de el Cerro del Hierro y de la Fábrica de Hierros de El Pedroso constituyen por sí mismos paisajes industriales integrales. Las otras instalaciones cualifican los paisajes naturales en los que se encuentran. Es necesaria su inclusión en un Ecomuseo de la Sierra Norte de Sevilla.</td></tr>
</table>

5.1.11. Recurso asociado 6: industria metalúrgica en Sevilla



La industria metalúrgica en Sevilla y sus recursos patrimoniales asociados

Desde la perspectiva metodológica de este estudio sobre los paisajes históricos de la producción en Sevilla podemos identificar tres secuencias históricas que estructuran el proceso patrimonial abordado sobre la industria metalúrgica en Sevilla del que destacamos los ejemplos que en la actualidad se conservan.

La primera se corresponde con la Edad Moderna y está representado por los testimonios de la Fundición de Bronces de la familia Morel en el barrio de San Bernardo en los terrenos en los que más tarde, en el siglo XVIII se asentaría la actual Real Fábrica de Artillería de Sevilla. Los recursos asociados a este proceso los encontramos en fuentes documentales del periodo y en bienes muebles asociados a la producción de los Morel como es la veleta que corona la Catedral "el Giraldillo", el Tenebrario también en la Catedral o la escultura del dios Mercurio en los jardines de los Reales Alcázares. Hay que reseñar el papel que jugó Sevilla en relación con la trasferencia de tecnología metalúrgica hacia América iniciada por el comerciante Bartolomé de Medina (1497-1585) al que se debe el descubrimiento del método de Amalgamación, llamado también "de patio", que consiste en extraer la plata de otros metales mezclando mercurio con sal común, para luego amalgamarlos con mineral y éste dejase libre la plata. Tecnología que contribuyó a revolucionar los métodos tradicionales de beneficio de la plata.

La segunda secuencia corresponde a la época de la Ilustración, fase en la cual se configuró un sector industrial de iniciativa estatal de primera magnitud en la ciudad representado, en lo que atañe a la metalurgia, por la Real Fábrica de Artillería de Sevilla, en su primera denominación, y por la Maestranza de Artillería en las edificaciones pertenecientes a las antiguas Atarazanas Reales. A esta época, aunque ya desaparecida, perteneció también la Real Fábrica de Pólvora y Salitre ubicada junto a la Puerta del Sol de la ciudad. Hay que destacar también que este periodo es conocido como "la edad de oro de la orfebrería sevillana" por la calidad de los orfebres que en esta ciudad trabajaron entre los siglos XVII y XVIII en pleno auge de la religiosidad barroca y que continuaría hasta el siglo XX con la saga de orfebres Seco-Velasco. También podemos reseñar la utilización de las Atarazanas como almacenes de tránsito del mercurio que desde Almadén se embarcaba en Sevilla hacia América.

La tercera fase responde ya al periodo de la revolución industrial, cuando a partir del primer tercio del siglo XIX se configura un sector industrial dedicado a la metalurgia con fundiciones de mediano tamaño de las que saldrán importantes trabajos de obra civil, como el puente de Triana, el Mercado de Entradores de Pescado, la Pasarela del Prado o la estructura del Teatro de San Fernando. Para llegar a convertirse en el primer tercio del siglo XX en un dinámico sector que contribuyó decisivamente a la mecanización de la agricultura mediante la fabricación de aperos de labranza, maquinaria móvil, motores y prensas, al tiempo que abastecían al mercado interior de la ciudad de todo tipo de herrajes, herramientas, clavazón y elementos estructurales como columnas, vigas o cerchas, alcanzando su periodo de apogeo durante los años previos a la Exposición Iberoamericana y coincidiendo con la demanda que desde los proyectos de la arquitectura Regionalista se realizaba para este tipo de productos relacionados con las artes industriales pero, también, con formas de construir más avanzadas basadas en ligeras estructuras metálicas para soporte o cubierta.

Podemos identificar recursos patrimoniales asociados a esta tercera fase en: el Puente de Triana; el Mercado de Entradores de Pescado; las verjas de la Fábrica de Tabacos,

de la Casa de las Sirenas, del Hotel Alfonso XIII y del Casino de la Exposición; las estructuras metálicas en *shed* de la Real Fábrica de Artillería y su núcleo residencial de viviendas para empleados de la calle Jiménez Aranda y de pabellones de Directivos en la Avenida Eduardo Dato; la estructura metálica de la Hispano-Aviación en la calle San Jacinto, los restos de la antigua Pirotecnia en La Enramadilla; la Torre de Perdigones de la Fundición de Manuel Mata en la calle Torneo; las naves de fabricación de envases metálicos en la Ronda de María Auxiliadora; y la nave de montaje de C.A.S.A. en la avenida García Morato. De todo ese interesante pasado de la industria metalúrgica en Sevilla queda en funcionamiento una de las antiguas fundiciones sevillanas, la de Marvizón, fundada en 1898 y que actualmente mantiene en producción parte de su catálogo histórico con la denominación de “Artesanía del Hierro Fundido S. L.” en el Polígono Industrial El Pino de Sevilla.

Recurso 6		
Denominación	**Industria metalúrgica en Sevilla**	
Imágenes		
El Giraldillo de Bartolomé Morel	Fuente de Mercurio en los Reales Alcázares de B. Morel	Barrio de San Bernardo (grabado de 1585)
Almacén de Azogue en las Atarazanas	Plano Jean Maritz de la Real Fundición (1773)	Real Casa de la Moneda
Puente de Triana (1852) Fundición Bonaplata	Nave en shed de la RFAS en avenida Eduardo dato (1916)	Fábrica de Hispano-Aviación en la calle San Jacinto
Tipología	Fábricas, talleres, viviendas, obra pública, bienes muebles	
Protección	Todos los ejemplos referenciados cuentan con protección patrimonial con categoría BIC o se encuentran recogidos (singularmente los edificios industriales de los siglos XIX y XX) en el Catálogo Periférico de Sevilla.	
Uso actual	1. Casas de la Fundición de la familia Morel	Pasaron a formar parte de los terrenos en los que se edificó la actual Real Fábrica de Artillería.
	2. Giraldillo	Continúa como veleta de la torre mayor de la Catedral “La Giralda”.

	3. Escultura de mercurio de B. Morel	Se encuentra en un estanque-fuente de los jardines de los Reales Alcázares
	5. Real Fábrica de Artillería	Sin uso actual, es propiedad del Ayuntamiento.
	6. Real Maestranza de Artillería	Sede actual del Teatro de la Maestranza. Cuenta con un edificio adosado a las Atarazanas sede del complejo cultural de CaixaForum.
	7. Almacén de Azogue en las Reales Atarazanas	Actualmente ocupa su lugar la Delegación de Hacienda.
	8. Real Casa de la Moneda	Reutilizada para viviendas, despachos y sala teatral.
	9. Puente de Triana	En uso aunque su estructura fue reforzada en 1976.
	10. Mercado de Entradores de Pescado	Es una sala de exposiciones del Ayuntamiento.
	11. Verjas de la Fábrica de Tabacos, Casa de las Sirenas, y Hotel Alfonso XIII	Continúan en el mismo lugar y cumpliendo su función original.
	12. Naves en shed en la Real Fábrica de Artillería	Sin uso actual, es propiedad del Ayuntamiento.
	13. Viviendas de Técnicos y Directivos en la Real Fábrica de Artillería	Las viviendas de empleados en la calle Jiménez Aranda están desocupadas. Los pabellones de oficiales y directivos son la sede de la Delegación del Ministerio de Defensa.
	14. Torre de Perdigones de la Fundición de Manuel Mata	La torre es el único edificio que queda de la primitiva fundición de plomo y se ha rehabilitado como Cámara Oscura para uso turístico.
	15. Fundición “La Agricultora” de Ricardo García Maraver	Se ha rehabilitado como Teatro Municipal Alameda.
	16. Naves de la Fábrica de Envases Metálicos García Longoria	Reciben usos diversos como supermercado y sala de fiestas.
	17. Naves de la Fábrica Hispano Aviación y de La Pirotecnia	La nave de Hispano Aviación en San Jacinto se ha reconvertido en Pabellón Deportivo Municipal. La nave de Pirotecnia, propiedad de la Universidad de Sevilla, se destinará a usos deportivos.
	18. Nave de montaje de C.A.S.A.	Sigue en uso para el montaje de aviones.
	19. Artesanía del Hierro Fundido Marvizón	Continúa las actividades de fundición iniciadas en 1898 aunque ha cambiado de domicilio.
Potencialidad	En este ejemplo de Proceso Específico “La minería de la Sierra Norte y la industrialización de la ciudad de Sevilla” seleccionado entre el conjunto que constituyen los Paisajes Estructurales de la Producción se ponen de manifiesto las siguientes potencialidades: – La interrelación entre las actividades de obtención de recursos primarios con la consiguiente fase de transformación industrial. – La estrecha vinculación entre la ciudad y su territorio de influencia. – La interacción entre recursos naturales, los medios de transporte y la ciudad. – La coherencia histórica que adquieren los recursos patrimoniales cuando se estructuran sistémicamente. – La contextualización histórica de los recursos patrimoniales. – La riqueza de una narración estructurada y procesual para el uso cultural de estos recursos. – Las posibilidades que se generan desde esta articulación de los recursos para una gestión integral. – El cumplimiento de la demanda de una territorialización del patrimonio.	

5. 2. PAISAJE ARTICULADOR DE LA PRODUCCIÓN

PROCESOS IDENTIFICADOS
2.1. El Guadalquivir río industrial **2.2. El trazado ferroviario Sevilla-Huelva** 2.3. Las redes de energía

5.2.1. CARACTERIZACIÓN

Paisaje evolutivo de carácter metropolitano resultado de la ordenación del territorio de manera acumulativa en diferentes procesos históricos.

Este paisaje estratigráfico de superposición de infraestructuras constituye la malla básica sobre la que se irán reconfigurando las redes de producción y distribución de bienes así como los diferentes sistemas destinados a la movilidad de las personas observándose una primaria clasificación del suelo en función de su especialización.

La articulación del territorio metropolitano en sistemas, redes o elementos son parte del capital global de una economía.

En esta escala de paisaje es donde se aprecia con toda su riqueza la importancia de las obras públicas en relación con su funcionalidad y su impronta territorial producto del encuentro de la técnica y de la intención estética.

Se definen por su escala media y su configuración metropolitana constituyendo el marco espacial en el cual se ubican las infraestructuras que facilitan la implantación y crecimiento de los condensadores urbanos. En estas unidades medias de paisaje se produjo una profunda y continuada remodelación del medio físico dando lugar a un sistema intensivo de ordenación territorial que constituye la memoria de las diversas tecnologías de control espacial utilizadas en los diferentes procesos históricos.

Este paisaje estratigráfico de superposición y articulación de las infraestructuras constituye la malla básica sobre la que se irán reconfigurando a lo largo del tiempo las redes de producción y distribución de bienes más cercanas a la ciudad así como los diferentes sistemas destinados a la movilidad de las personas y a la ocupación funcional del espacio metropolitano, observándose una clasificación del suelo en función de su especialización histórica marcada por los cambios y las permanencias en un sistema general de producción social del espacio.

La articulación del territorio metropolitano en polos, nodos y conductores, constituye una parte significativa del capital global de una economía concebida desde su escala territorial y de su consolidación en un paisaje cultural que cuenta con dificultades para ser percibido producto de su complejidad y perfil tecnológico. En esta escala de paisaje es donde se pueden apreciar con toda su riqueza la importancia de las obras públicas en relación con su funcionalidad y la impronta territorial producto del encuentro del utilitarismo de la técnica y de una indudable intencionalidad estética.

Esta segunda unidad de paisaje permite analizar de una manera clara la interacción entre el medio físico, la trama biológica del lugar y la acción humana desarrollada por medio de las infraestructuras y las obras públicas en un proceso que puede ser percibido por los ciudadanos como un paisaje cultural.

La propia valoración estética de las obras públicas y de la ingeniería en general ha constituido un punto de inflexión en el tratamiento convencional de los bienes culturales al permitir que las obras de carácter utilitario puedan ser incluidas en los

catálogos de protección patrimonial más allá de su antigüedad o relación con un movimiento artístico determinado.
En esta escala de observación se pueden identificar con claridad las diversas mutaciones a las que el territorio ha estado sometido así como los diversos conflictos que han configurado su actual topografía y ordenación. La estrecha relación entre crecimiento y configuración urbana otorga un indudable valor didáctico a este paisaje articulador.

Localización y unidades

LOCALIZACIÓN Y UNIDADES	MEDIO REGIONAL		Cuenca del Guadalquivir, energía y navegación Captación de agua Sistema de transporte
	PRÓXIMO METROPOLITANO		Almacenamiento y distribución de agua Redes de energía Conexiones de transporte
	INTERIOR URBANO		Terminales de las redes de transporte Distribución de servicios de agua y energía

Diacronías
El reciclaje diacrónico de las infraestructuras y de las obras públicas ha constituido desde siempre una garantía de su permanencia.
La fundación de Sevilla en la edad antigua ofrece un marco de análisis de gran riqueza para el estudio de las tipologías, los sistemas constructivos, los materiales de construcción, los procedimientos utilizados y los modos de ordenar y usar el territorio cercano a la ciudad.

Conexiones
El entramado constituido por las diversas redes, usos y ordenaciones existentes en el territorio metropolitano proporciona una rica variedad de conexiones que explican el origen de las diferentes oportunidades o carencias de las que las ciudades han gozado a lo largo de su historia.
En primer lugar deben ser señaladas las conexiones con la escala mayor del territorio en su modalidad regional, nacional o internacional.
En segundo lugar se ponen de relieve las conexiones entre esta trama y la ciudad misma, evidenciando la racionalidad y la funcionalidad de los proyectos ejecutados en diversas épocas. Es necesario destacar el interés que tienen los proyectos no realizados como mecanismo de contraste entre la realidad y la dimensión utópica de los proyectos sociales.

Narraciones de ordenación
Tipológica:

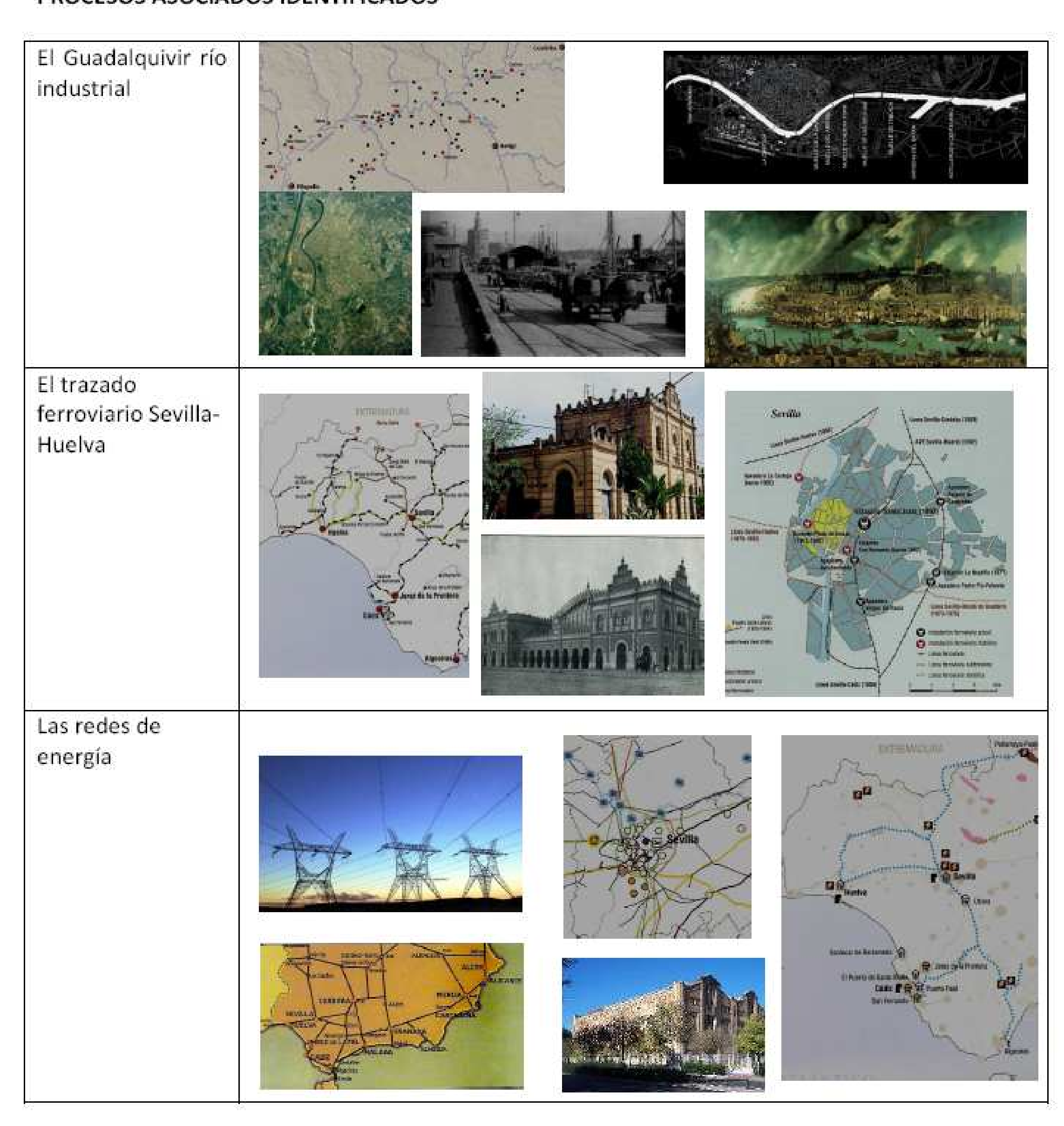
- Abastecimiento (agua, energía) y de recogida, depuración y tratamiento de residuos…
- Servicios de telecomunicaciones (telefonía, correo, datos…
- Transporte ferroviario, carretera, fluvial-marítimo…

– Gestión del suelo (urbanización, drenajes, riego, control de la erosión, reforestación…
– Áreas logísticas...

Territorial:

– Lineales
– Concentradas
- Dispersas

PROCESOS ASOCIADOS IDENTIFICADOS



El Guadalquivir río industrial	
El trazado ferroviario Sevilla-Huelva	
Las redes de energía	

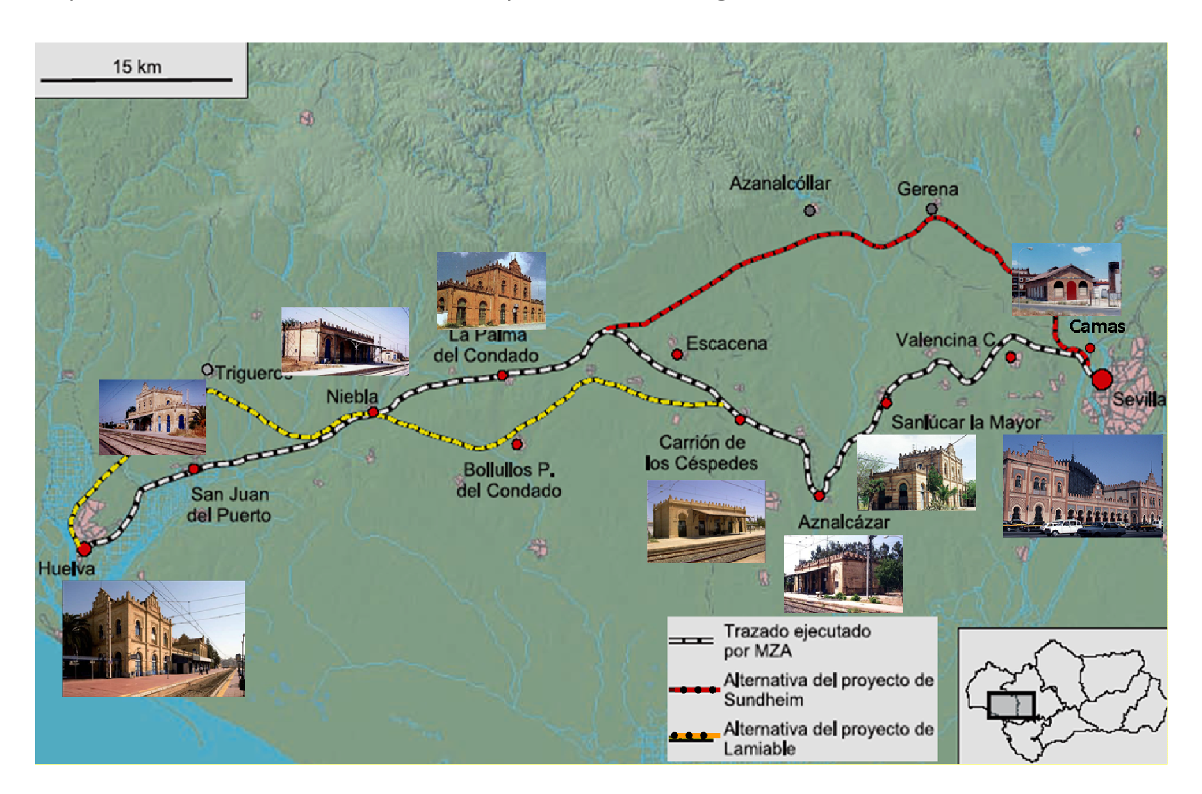
5.2.2. DEL PROCESO ESPECÍFICO
El trazado ferroviario Sevilla-Huelva

Otros procesos específicos identificados

- El Guadalquivir río industrial
- Las redes de energía

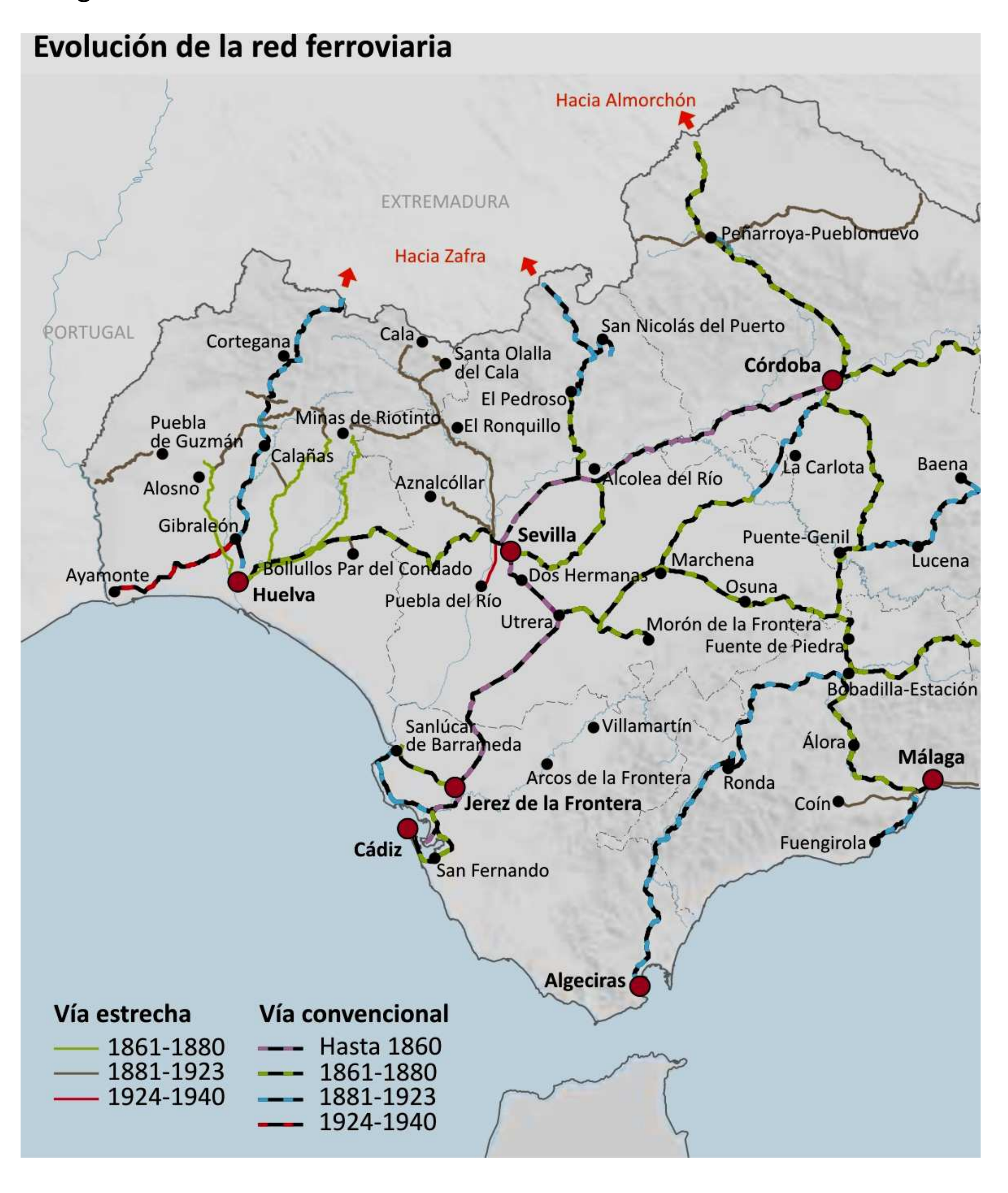
5.2.3. Descripción y análisis del proceso

En el Plan General de Ferrocarriles de 1864 aparece ya un interés específico por establecer una conexión ferroviaria entre Sevilla y Huelva. Los motivos eran de índole económica ya que el territorio afectado por ese posible trazado constituía una de las zonas de mayor actividad económica del sur de España debido a la existencia de los importantes yacimientos mineros en el noroeste de la provincia de Huelva; la intensa actividad de transformación agraria la vid y del olivar en las comarcas de El Condado (Huelva) y El Aljarafe (Sevilla) que contaban con importantes bodegas y almazaras; el desarrollo de la industria conservera del litoral onubense (Isla Cristina y Ayamonte); y la necesidad de conectar la ciudad de Huelva, que disponía de un puerto cada vez más importante, con la ciudad de Sevilla y con el trazado general Sevilla-Córdoba-Madrid.



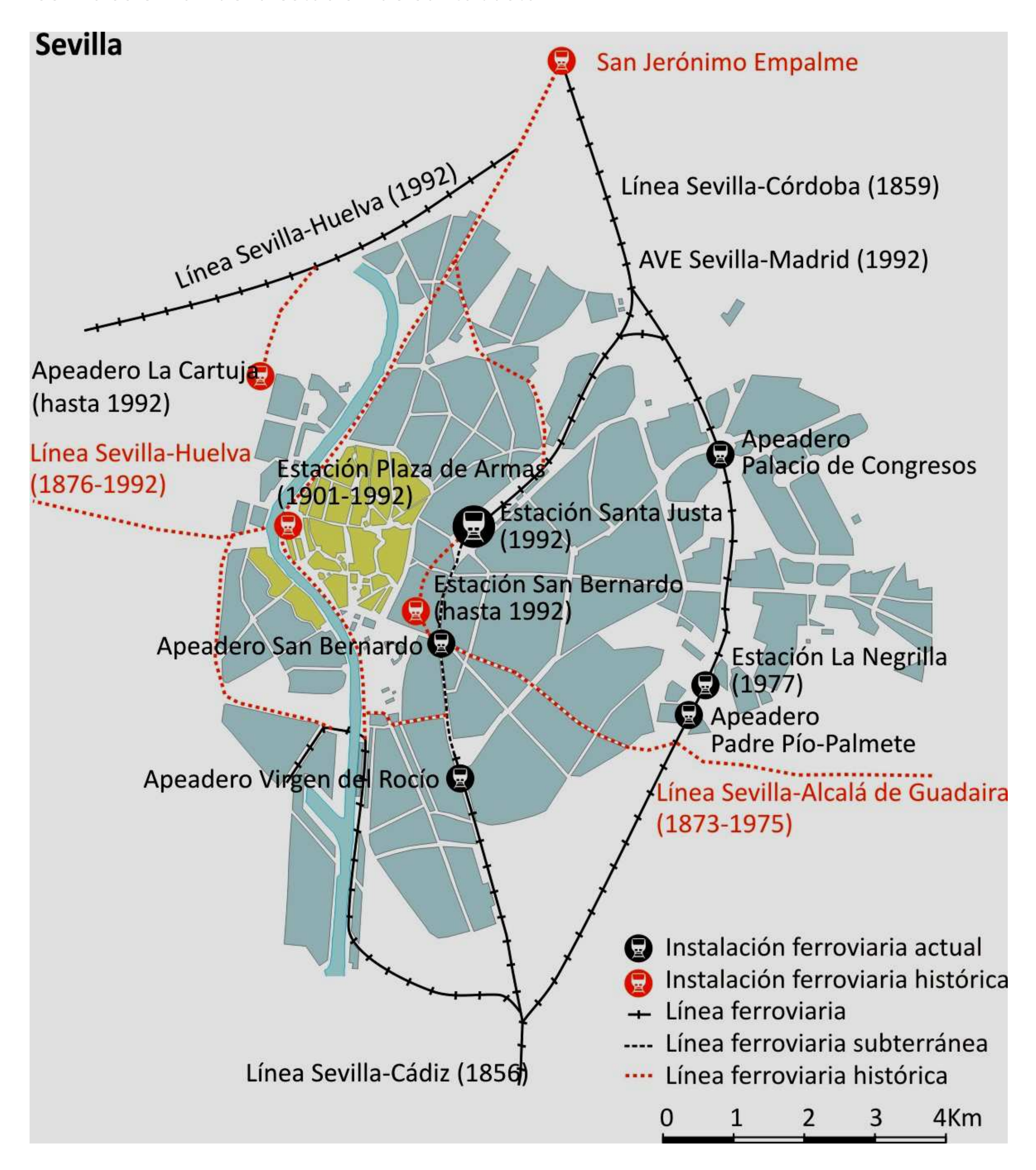
La primera prueba concreta de ese interés por unir las dos capitales de provincia la tenemos en la Real Orden de 20 de agosto de 1869 por la que se otorgaba a Carlos Lamiable y Watrin la concesión de esta línea ferroviaria frente a las pretensiones del rico comerciante alemán Guillermo Sundhein. La denominación comercial de esta línea como *"Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a Huelva y a las Minas de Río Tinto"* nos da idea de las verdaderas pretensiones de los promotores, entre los que se encontraban importantes financieros y comerciantes de Sevilla como eran Rafael Laffite, Ricardo Pickman o Tomás de La Calzada. En 1875 el primer concesionario, Carlos Lamiable, vendió los derechos a Guillermo Sundhein, persona muy bien

conectada con la recientemente constituida “*Riotinto Company Ltd*” (1873), compañía que, tras varias demandas judiciales, hizo valer sus derechos para la conexión entre Riotinto y Niebla, hecho que explica el interés de Sundhein por hacerse con el control de la totalidad del trazado Sevilla a Huelva. Aunque este conflictivo proceso, habitual en muchas concesiones ferroviarias españolas del último tercio del siglo XIX, iba a contar con un nuevo episodio protagonizado por las aspiraciones de la poderosa compañía M.Z.A., concesionaria de la línea Sevilla-Córdoba-Madrid, por hacerse con una salida al océano atlántico a través del puerto de Huelva, ya que no debemos olvidar la importancia del ferrocarril como articulador de un mercado, en este caso tanto regional como nacional.



A finales del siglo XIX Sevilla contaba con cinco líneas ferroviarias diferentes: Sevilla-Córdoba inaugurada en 1859; Sevilla-Jerez-Cádiz, en 1860; Sevilla-Alcalá de Guadaíra, en 1873; Sevilla-Huelva, en 1880; y Sevilla-Mérida en 1885; circunstancias que explican la complejidad, debido a las rivalidades entre las diferentes compañías, de la trama ferroviaria que se estableció en Sevilla con diversos nudos de enlace, dos trazados urbanos y dos estaciones principales que implicaron la separación de la ciudad con el

río, en su orientación noroeste (línea Córdoba-Sevilla) y la barrera creada en la zona noreste-sur (línea Sevilla-Jerez de la Frontera Cádiz) que dificultaría tanto un crecimiento urbanístico e inmobiliario ordenado en la zona de expansión más favorable para la ciudad como la fluidez de las comunicaciones entre el centro histórico y los nuevos barrios y zonas comerciales del sector hasta 1992 cuando se produjo el soterramiento de la línea Sevilla-Cádiz con la pérdida de funcionalidad de la estación de San Bernardo y el cierre de la estación Plaza de Armas, para unirse los dos servicios en la nueva estación de Santa Justa.



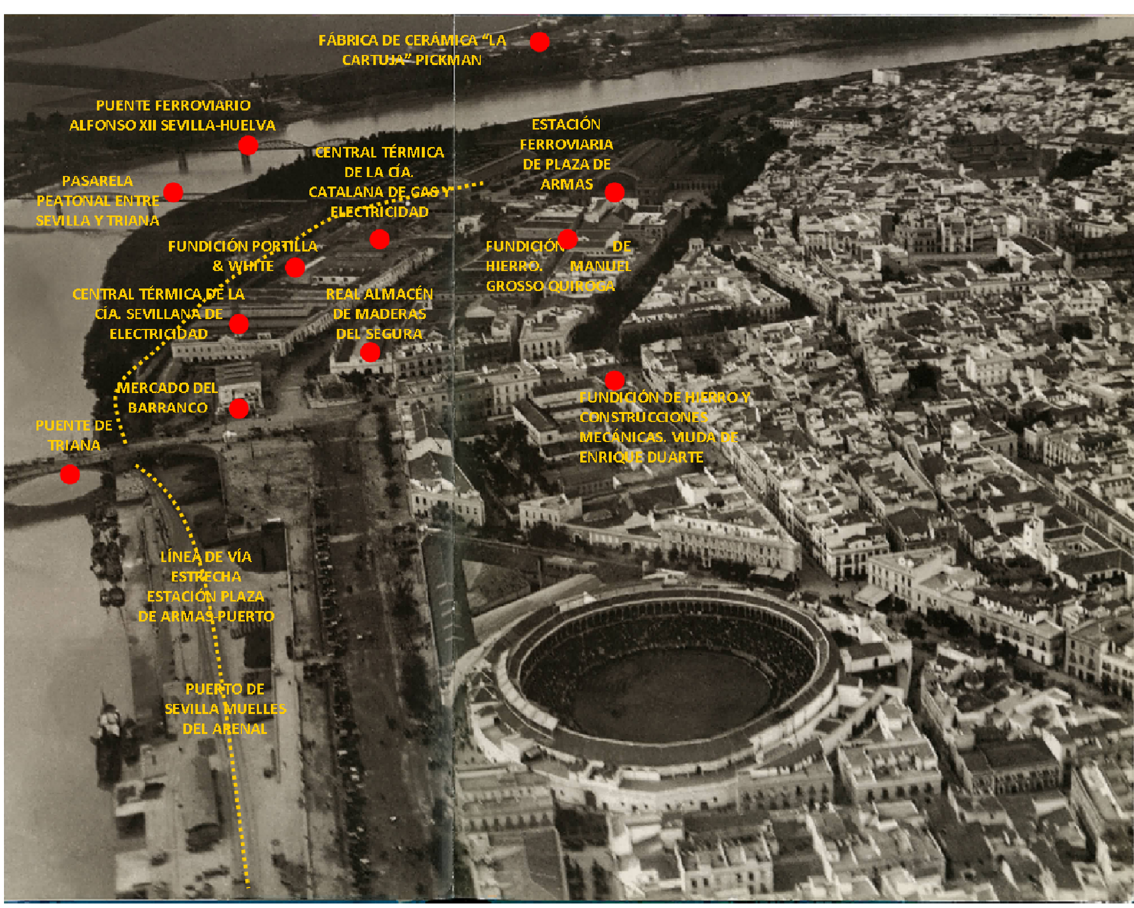
El proyecto definitivo de la línea Sevilla-Huelva corrió a cargo del ingeniero Jaime Font y Escolá, Director de las Obras del Puerto de Sevilla, quedando concluidas las obras de los 110 kilómetros con los que contaba el trazado el 29 de febrero de 1880. Esta línea constituirá un eje de desarrollo económico de gran trascendencia como indican las

numerosas concesiones de Apartaderos Ferroviarios a empresas industriales, mineras o del comercio que se otorgaron entre 1885 y 1938, entre las que destacamos las siguientes:

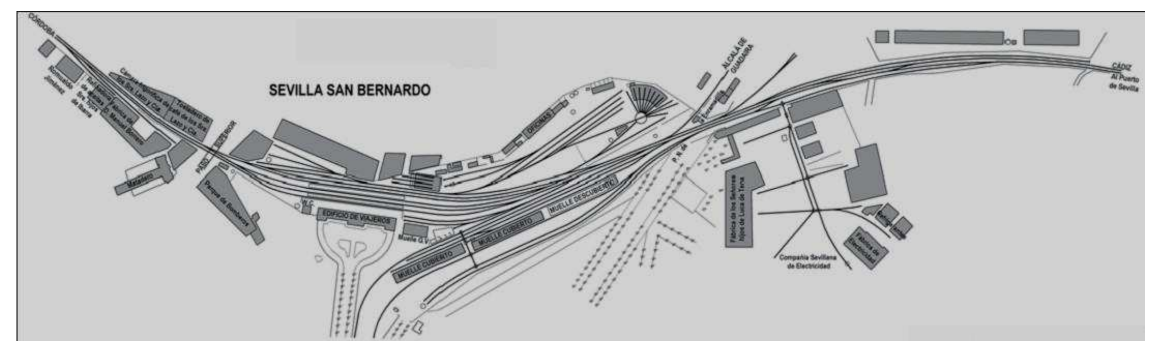
- 1856: conexión Plaza de Armas Puerto del Arenal
- 1885: ramal de vía estrecha Triana-Fábrica de Cerámica La Cartuja Pickman
- 1885: conexión de la línea Sevilla-Cádiz desde San Bernardo al Puerto

Disponiendo en 1938 de apartaderos ferroviarios en Plaza de Armas las siguientes empresas: Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya, Cementos Alba, Empresa Nacional de Electricidad, Hierros del Guadalquivir S.A., Hierros Vascos S.A., Hijos de M. Fernández Palacios S.A., José González, La Comercial Vizcaína S.A., Laminadora del Sur S.A., Peinado y Cía y Compañía de Sosa Solvay.

En la línea de Sevilla-Cádiz, en la fecha de 194, en las inmediaciones de la estación de San Bernardo, disponían de apartaderos las siguientes empresas: Romualdo Jiménez, Refinadora de Aceites Sres. De Ibarra, Frigoríficos y Tostadero de Café de los Sres. Lazo y Cía, Fábrica de Hijos de Luca de Tena y Compañía Sevillana de Electricidad.



La imagen aérea que nos ofrece el vuelo del Zeppelin de 21 de abril de 1921 sobre el sector del meandro del Guadalquivir entre Triana y el puerto del Arenal explica con claridad el papel detonador que jugó el sistema ferroviario en Sevilla en combinación con las infraestructuras portuarias ya existentes, convirtiendo el núcleo de la calle Arjona en la milla de oro industrial de la ciudad.



Estación ferroviaria de San Bernardo en 1945 y tejido industrial anexo (dibujo de P. Pintado)

En la línea general de Sevilla- Huelva encontramos que desde 1890 se establecen también importantes industrias relacionadas con la funcionalidad del transporte ferroviario como fueron: en Sanlúcar la Mayor, la Compañía Gaditana de Minas de la Caridad de Aznalcóllar; en Aznalcázar, la Sociedad Azucarera Ibérica; en La Palma del Condado, la Harinera Nuestra Señora del Valle; en San Juan del Puerto, la Compañía de Minas de Buitrón; y en Huelva, un complejo minero industrial de extraordinaria importancia liderado por las dos grandes compañías mineras como fueron "Riotinto Co. Ltd "y "Tharsis Sulfur & Copper Company".



Talleres de RENFE en San Jerónimo (1920) de los cuales sólo quedan en 2011 las dos naves que se recuadran en la fotografía

Desde el punto de vista del paisaje deben ser destacadas las extraordinarias transformaciones que ocasionaron estos trazados ferroviarios en aquellos parajes por

donde pasaban o en las poblaciones donde se establecieron las estaciones con sus edificaciones complementarias, en los principales enclaves, de muelles de carga, talleres, oficinas, rotondas de locomotoras, playas de vías para el estacionamiento y apartaderos comerciales o industriales. Pudiéndose afirmar, sin ningún género de dudas, que los enclaves ferroviarios transformaron con rotundidad la ciudad tradicional. Contribuyendo a la expansión, hacia donde estos se encontraban, del tejido urbano, tanto en sus formas residenciales como generando nuevos viarios. Conformando, especialmente en su núcleo principal ferroviario y en su área de influencia, pero también a lo largo de su trazado, los antecedentes urbanísticos del moderno polígono industrial.



Tren minero sobre el viaducto de La Pizana en el Guadiamar (línea Aznalcóllar-San Juan de Azn.)

Empleados de RENFE en Sanlúcar La Mayor

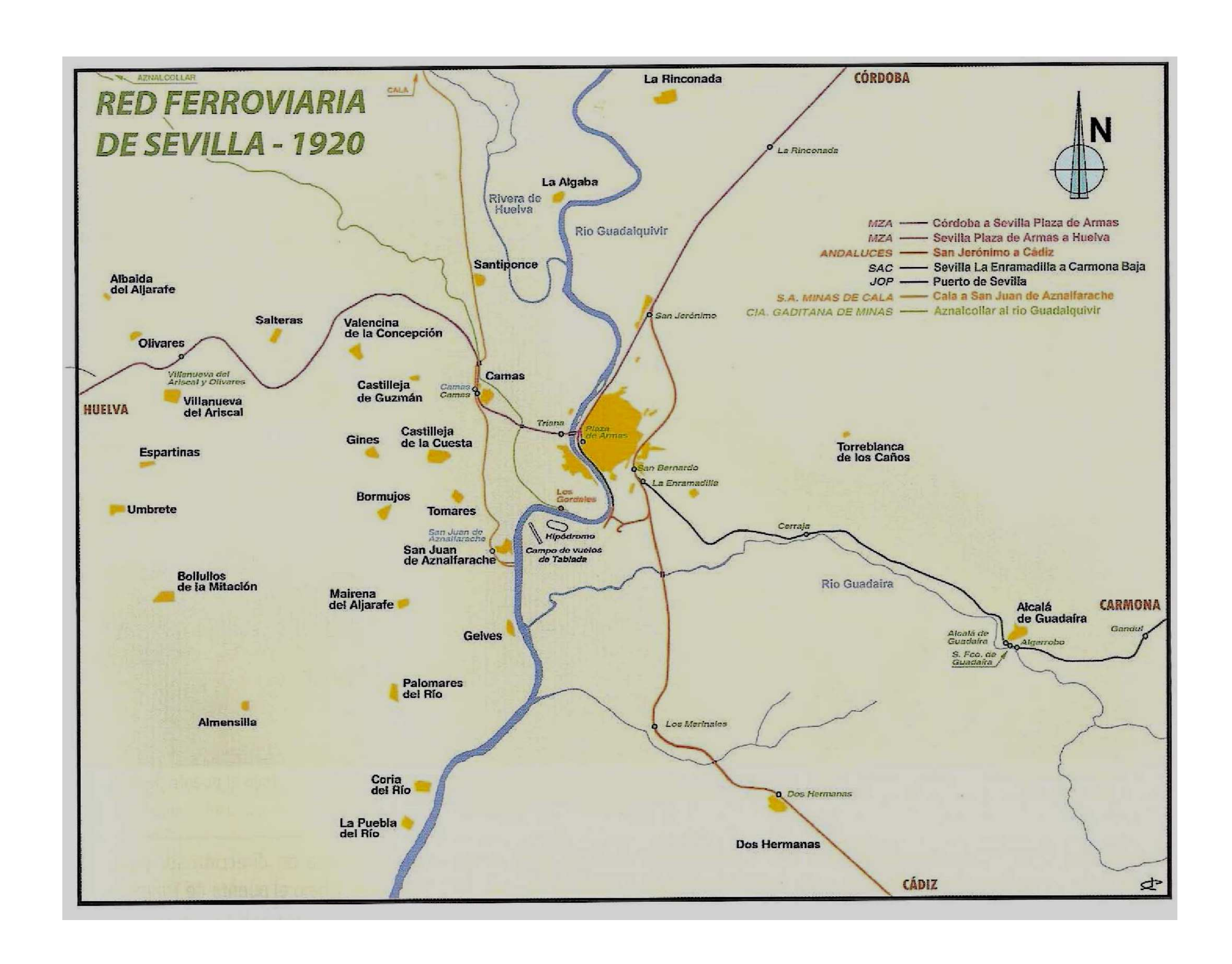
En cuanto a la valoración patrimonial del paisaje generado por la línea Sevilla-Huelva, paisaje articulador de la producción, debe destacarse en primer lugar el impacto producido por la implantación de una infraestructura lineal sobre este territorio, de 110 kilómetros de recorrido, que a medida que aumentaba la demanda del servicio de transporte de viajeros y mercancías y, por tanto, la rentabilidad de la empresa ferroviaria, se producirá un constante incremento de los equipamientos de todo orden que prestaban servicio a la línea (estaciones de diversas categorías, sistemas de enlace y comunicación, talleres auxiliares, señalizaciones, material móvil, empleados y técnicos…) de modo que esta infraestructura acabará convirtiéndose en un sistema-red de gran complejidad. Por los lugares por donde pasaba el tren la vida ya no volvía a ser igual. La alteración que produjo el ferrocarril en la aletargada vida de las poblaciones rurales es de sobra conocida. Y hoy, en esta dimensión paisajística de lo ferroviario podemos distinguir diferentes componentes como pueden ser el urbanístico, el arquitectónico, el tecnológico y el social.

La línea ferroviaria Sevilla-Huelva se puede ubicar en el momento de difusión e implantación territorial del ferrocarril en el sudeste español (1880-1900) y que en nuestro caso de estudio podemos identificar la generación de un programa de imagen arquitectónica, corporativa, a gran escala en la línea de Sevilla a Huelva, basado en el código historicista del neomudéjar, en sus estaciones de las dos capitales de provincia y a lo largo de todo el trayecto en los ejemplos de Niebla, Carrión de los Céspedes, La Palma del Condado o Sanlúcar la Mayor por citar sólo algunos ejemplos que ya se han referenciado anteriormente en los mapas que acompañan al texto.

Comenzaremos refiriéndonos a la estación de Huelva (1880) del ingeniero Jaime Font y Escolá en colaboración con Pedro Soto, encargada por la Compañía M.Z.A. y que tiene en su haber dos importantes logros. El primero consistió en la elección del estilo neomudéjar, sugerido por los empresarios asociados a la compañía del industrial Sundhein, como imagen de marca de la compañía ferroviaria con la consecuencia de su difusión a otros edificios ferroviarios e industriales. El segundo se produjo como resultado del diseño por parte de este ingeniero de todas las estaciones de la línea Sevilla-Huelva lo que permitió llevar a cabo un programa arquitectónico unitario a gran escala. La tipología de la estación de Huelva se resuelve sobre la base de dos edificios-bloque laterales, de dos plantas, que enmarcan a otro de planta baja donde se sitúa el ingreso principal. Toda la obra está realizada en fábrica de ladrillo y el repertorio ornamental se compone a partir del arco de herradura simple, los arcos de herradura entrelazados en arquería ciega y los remates de cornisa almenados. Esta propuesta tendrá una larga vida en las construcciones ferroviarias y cuando el regionalismo cobre vida su implantación estará muy generalizada tanto en arquitectura industrial como en la doméstica o representativa. La importante labor desarrollada por el ingeniero Jaime Font en Andalucía data de 1859 cuando, en servicio en las provincias de Cádiz y Sevilla, proyectó el faro de Chipiona que constituye una de las obras de ingeniería civil más interesantes del siglo XIX.

La nueva estación de Plaza de Armas en Sevilla, tuvo como fecha de proyecto el año de 1889, aunque su construcción se retrasó hasta 1901. Los autores del proyecto inicial fueron los ingenieros Nicolás Suárez Albizu y José Santos Silva. La estación de Plaza de Armas o Estación de Córdoba fue proyectada para la Compañía M.Z.A. y ha sido la estación principal de Sevilla hasta su desmantelamiento en 1991. Responde a una tipología ampliamente difundida a lo largo del siglo pasado, la de estación-término, compuesta por una fachada tripartita (influenciada por la estación madrileña de Atocha, 1880-1892) dividida en dos pabellones laterales de dos plantas dedicados a oficinas y de una crujía central, en una planta, que sirve de acceso y sobre la que se eleva la armadura de cubierta y presidido todo el conjunto por el inevitable reloj. En 1906 se cubrió el frente de la bóveda que da a la calle con una mampara de hierro y cristal que evitaría la entrada de lluvia en los días de viento. El diseño de la armadura de cubierta era similar al de la Sala de Máquinas de la Exposición de París de 1879 y se compone de una cubierta doble realizada a partir de una estructura exterior de metal ondulado y una interior de madera con cámara de aire intermedia para facilitar la ventilación y dilatación de los materiales. Descansa toda la estructura sobre unos pórticos metálicos de considerable altura. Las dimensiones de la nave de andenes son 105 metros de longitud por 30 de anchura y 20 de altura, ocupando una superficie total en planta de 6.500 metros cuadrados. El programa estilístico se basa en la corriente historicista del neomudéjar que ya vimos como constituía el programa de la estación de Huelva.

En esta línea ferroviaria se puede observar el abandono de las influencias formales y compositivas extranjeras, inglesas y francesas, que son sustituidas por unas creaciones más acordes con las corrientes autóctonas debido a la pujanza que adquiere la tendencia monumentalista surgida en torno al debate del estilo español, consolidada ya entrado el siglo XX, en torno al movimiento del regionalismo historicista.



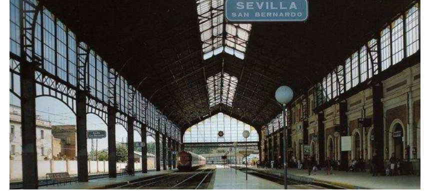
RED FERROVIARIA
DE SEVILLA - 1920
AZNALCOLLAR
CALA
CÓRDOBA
HUELVA
CARMONA
CÁDIZ
N
MZA — Córdoba a Sevilla Plaza de Armas
MZA — Sevilla Plaza de Armas a Huelva
ANDALUCES — San Jerónimo a Cádiz
SAC — Sevilla La Enramadilla a Carmona Baja
JOP — Puerto de Sevilla
S.A. MINAS DE CALA — Cala a San Juan de Aznalfarache
CIA. GADITANA DE MINAS — Aznalcollar al rio Guadalquivir
La Rinconada
La Rinconada
La Algaba
Rivera de Huelva
Río Guadalquivir
Santiponce
Albaida del Aljarafe
Salteras
Valencina de la Concepción
Olivares
Villanueva del Ariscal y Olivares
Villanueva del Ariscal
Camas
Camas
Camas
Castilleja de Guzmán
Triana
Plaza de Armas
Espartinas
Gines
Castilleja de la Cuesta
San Jerónimo
San Bernardo
La Enramadilla
Torreblanca de los Caños
Umbrete
Bormujos
Tomares
Los Gordales
Hipódromo
San Juan de Aznalfarache
San Juan de Aznalfarache
Campo de vuelos de Tablada
Cerraja
Río Guadaira
Bollullos de la Mitación
Mairena del Aljarafe
Gelves
Alcalá de Guadaíra
Alcalá de Guadaira
Algarrobo
S. Fco. de Guadaira
Gandul
Palomares del Río
Almensilla
Los Merinales
Coria del Río
La Puebla del Río
Dos Hermanas
Dos Hermanas

5.2.4. Recurso asociado 1: El Ferrocarril Sevilla-Huelva

Recurso nº 1				
Denominación	**Ferrocarril Sevilla-Huelva**			
Imágenes				
Estación de Plaza de Armas en Sevilla		Estación de Sanlúcar la Mayor		Estación de Carrión de los Céspedes
Estación de La Palma del Condado		Estación de San Juan del Puerto		Estación de Huelva
Localización	P. K.	Estaciones dirección Sevilla-Huelva	P. K.	Estaciones dirección Sevilla-Huelva
	0	Sevilla-Plaza de Armas	48	Escacena
	2	Triana	63	Villalba del Alcor
	5	Camas	69	La Palma
	13	Salteras	73	Villarasa
	19	Villanueva y Olivares	79	Niebla
	25	Sanlúcar la Mayor	80	Las Mallas
	27	Benacazón	81	La Gravera (apeadero)
	36	Aznalcazar-Pilas	97	San Juan del Puerto
	41	Huévar	110	Huelva-Termino
	46	Carrión de los Céspedes	111	Huelva-Odiel
Tipología	Ferrocarril de viajeros y mercancías			
Protección	Sólo cuentan con protección las estaciones de cabecera y final de línea			
Uso actual	Ferrocarril en explotación propiedad del Estado (ADIF)			
Potencialidad	Teniendo en cuenta la extensión, riqueza y complejidad de los testimonios materiales e inmateriales relacionados con la línea ferroviaria Sevilla-Huelva se debería proceder a un inventario de sus bienes que permitieran la elaboración de un diagnóstico preciso que determine sus diversos niveles de protección y la selección de aquellos elementos o sistemas con mayor representatividad y potencialidad paisajístico-patrimonial. Esta necesaria e ineludible tarea, debido al riesgo de desaparición o transformación de los ejemplos aquí citados como consecuencia de los nuevos planes ferroviarios, especialmente el de cercanías del Aljarafe, debería confluir en una labor de interpretación de este paisaje cultural ferroviario que permita mantener los rasgos esenciales de la cultura material y simbólica relacionada con la implantación y desarrollo del ferrocarril entre Sevilla y Huelva. Para esta labor se ha de contar con los ayuntamientos y mancomunidades de municipios afectados, dado el carácter territorial de este patrimonio de modo que se articule un documento que permita la confluencia entre los usos actuales de movilidad metropolitana e interprovincial con las nuevas formas de aprovechamiento patrimonial del legado ferroviario como son el turismo verde y el turismo industrial. Para llevar a cabo estas políticas integrales de rehabilitación y de			

	desarrollo es necesaria la coordinación de diferentes instituciones y asociaciones, especialmente las asociaciones de amigos del ferrocarril que han sabido mantener, proteger y revitalizar numerosos testimonios de la cultura ferroviaria.

5.2.5. Recurso asociado 2: el patrimonio ferroviario en la ciudad de Sevilla

<table>
<tr><th colspan="3">Recurso nº 2</th></tr>
<tr><th>Denominación</th><th colspan="2">Patrimonio ferroviario en la ciudad de Sevilla</th></tr>
<tr><th colspan="3">Imágenes</th></tr>
<tr>
<td>
Estación de Plaza de Armas en Sevilla</td>
<td>
Enclavamiento del cambio de agujas en Paseo de Torneo</td>
<td>
Naves de RENFE en San Jerónimo (1920)</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="2">
Barrio Ferroviario de San Jerónimo Empalme</td>
<td>
Sede de la Asociación Sevillana de Amigos del Ferrocarril en Santa Justa</td>
</tr>
<tr>
<td>
Estación de San Bernardo, estado actual</td>
<td>

Interior de la estación de San Bernardo (1986)</td>
<td>
Rotonda de locomotoras de la Estación de Sevilla San Bernardo, estado actual</td>
</tr>
</table>

Localización	Elemento patrimonial	Uso actual
	Estación de Plaza de Armas en Sevilla	Rehabilitada como Centro Comercial Plaza de Armas
	Enclavamiento del cambio de agujas cerca de Plaza de Armas	Sede de la Radio Alternativa de Movimientos Sociales “Radiópolis”
	Barrio Ferroviario de San Jerónimo Empalme	Viviendas de antiguos trabajadores de RENFE
	Naves de RENFE en San Jerónimo (1920)	Sin uso actual
	Estación de San Bernardo, estado actual	Acoge provisionalmente el antiguo Mercado de Puerta de la Carne
	Rotonda de locomotoras de la Estación de Sevilla San Bernardo	Sin uso actual
	Asociación Sevillana de Amigos del Ferrocarril en Santa Justa	Disponen de importante documentación histórica, maquetas y material rodante de gran valor patrimonial

Tipología	Estaciones, talleres, viviendas, instalaciones y fondo documental.
Protección	Las estaciones de Plaza de Armas, la de San Bernardo y su rotonda de locomotoras y las Naves de RENFE en San Jerónimo cuentan con protección en el Catálogo Periférico de Sevilla del Plan General. Las viviendas de San Jerónimo no cuentan con protección.
Uso actual	Ferrocarril en explotación propiedad del Estado (ADIF)
Potencialidad	Como la investigación sobre el patrimonio ha de tener resultados de transferencia social propongo la creación en la Estación de San Bernardo del Museo del Ferrocarril en Andalucía. Contará con esta estación histórica como sede central pero adoptará una estructura descentralizada, capaz de recoger la riqueza de este patrimonio en la comunidad autónoma de Andalucía mediante la articulación integral de los diversos proyectos museográficos existentes. El objetivo esencial del proyecto consistiría en propiciar el estudio y la salvaguarda del amplio patrimonio (infraestructuras, arquitectura, maquinaria, paisaje y archivos) constituido por los diferentes sistemas de transporte ferroviario implantados en Andalucía desde hace 150 años.

5.2.6. DENOMINACIÓN DEL PROCESO ESPECÍFICO

El Guadalquivir río industrial: el Puerto de Sevilla

Otros procesos específicos identificados

- El trazado ferroviario Sevilla-Huelva
- Las redes de energía

5.2.7. Descripción y análisis del proceso

Sevilla es, fundamentalmente, el río. Así comienzan la mayoría de los estudios sobre esta ciudad. El historiador Antonio Domínguez Ortiz afirma que los documentos del Archivo de Indias siempre dicen "*río de Sevilla y no Guadalquivir*". Su historia, sus leyendas, sus carencias y su esplendor, su forma urbana, su iconografía, se relacionan con un tema recurrente no sólo para Sevilla, sino también para Andalucía, como es el Guadalquivir. La historia de las ciudades portuarias tiene en común la posibilidad de comunicación más allá de la natural limitación humana como especie pedestre. Permite ir más lejos, soñar paraísos, recibir influencias, exportar mercancías.

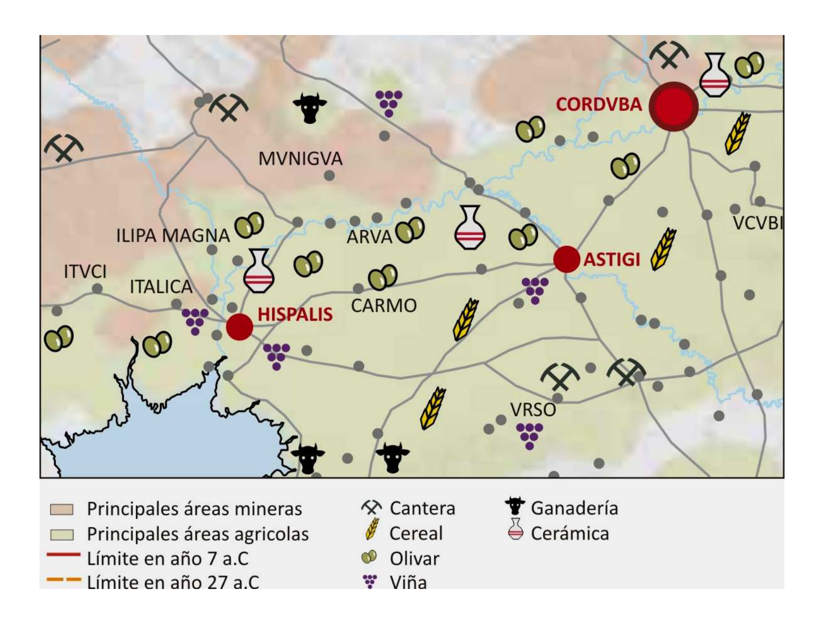
El río Guadalquivir, desde mucho antes de tener nombre, cumplía unas funciones básicas: alimentaba, comunicaba y difundía. Creando un primer paisaje, el protopaisaje. Hoy sigue cumpliendo esas mismas funciones aunque, evidentemente, ha aumentado la complejidad, tanto de los procedimientos técnicos necesarios para llevarlas a cabo, como los modos de relacionarse con el medio físico, con el río.



"*Hércules Lísico, vencedor de los Geriones, inspirado por el estrellero Atlas, que llevaba el espacio sidéreo sobre sus espaldas, después de la fundación de Cádiz llegó donde echar los cimientos de la gran ciudad, se detuvo en el ameno lugar en que se asienta Sevilla, por parecerle a Hércules ser éste el mejor de cuantos parajes había visto. Más Atlante, el estrellero, le vaticinó que no estaba señalada para él esta misión, sino para otro varón más afortunado. Hércules sintió gran pesar, y obediente a los consejos de su mentor, siguió remontando la corriente, no sin antes colocar sus pilares de piedra en los cuales puso esta leyenda: -Aquí será fundada la gran ciudad-, y colocó sobre la lápida una imagen suya que ostentaba en una de sus manos este letrero: -Hasta aquí llegó Hércules-, -Más volviendo otra vez el dios por el lugar donde colocó su efigie, se agradó tanto con su presencia que mandó allí mismo fundar la población sobre palos, en la que puso de nombre Hispalis*" (Montoto, Santiago: Biografía de Sevilla, Delegación de Cultura Ayuntamiento de Sevilla, Sevilla, 1970, pág. 10)

El Guadalquivir, como numerosos ríos, fue uno de los lugares favoritos para el asiento transitorio de las gentes de las primeras culturas prehistóricas, convirtiéndose en lugar permanente de las sociedades que promovieron los cambios neolíticos. En las pequeñas bahías, en los abrigos rocosos de las costas o en los lugares llanos junto a los ríos, se produjo uno de los grandes avances de las sociedades antiguas: el refugio-puerto. Primero fue natural, enseguida artificial, modificando, en una primera y pequeña escala de impacto, su entorno, para llevar a cabo una intervención que hoy denominamos como obra pública y que tal como indica su etimología, es un paso, una abertura y una puerta.

El Jardín de las Hespérides, idealizado y descrito desde la época clásica hasta Marguerite Yourcenar, se identifica siempre con una constante, con el agua; que se convierte en donadora de bienes, en herramienta de trabajo y en lugar ideal, es decir: en paisaje. Sin embargo, los humanos no se contentan con soñar y escribir esos sueños, sino que también construyen y destruyen. Y, también muy pronto, la naturaleza se verá modificada de tal forma y a tal escala que lo natural se transforma en artificial, que la *tecnosfera* sustituye a la *ecosfera*.

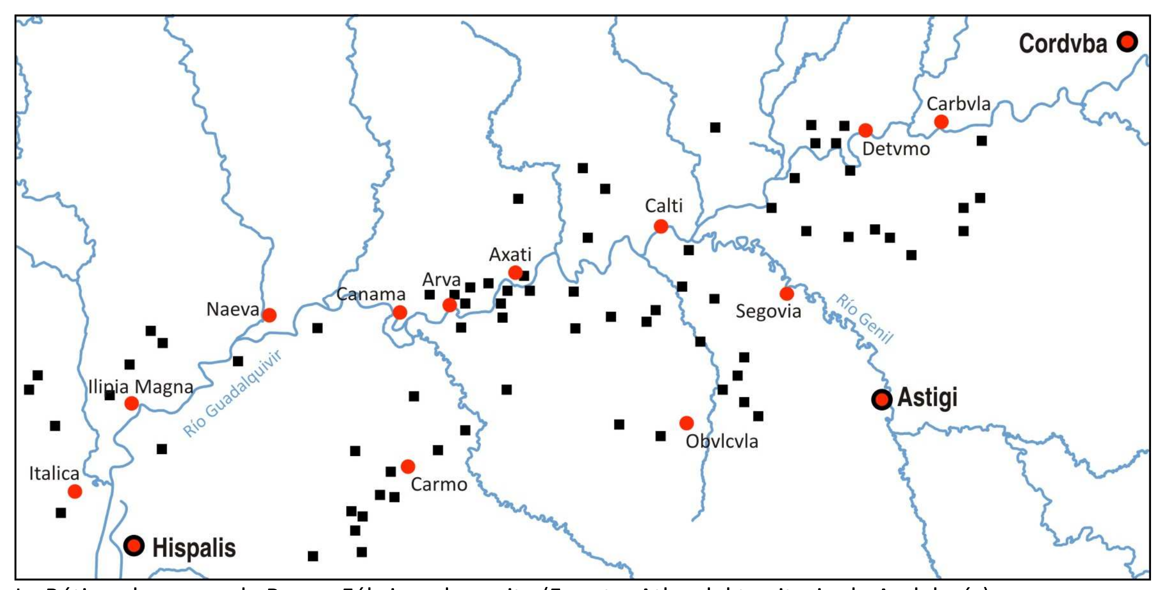


Economía de Bética (siglo I d. C.) (Fuente: Atlas del territorio de Andalucía)

"*El monte Testaccio muestra por sí mismo que a Roma llegaron millones de ánforas conteniendo aceite, sobre todo bético. A ellas hay que añadir otros tipos anfóricos dispersos por la ciudad. Los grandes complejos horrearios situados al pie del Aventino recibieron la parte principal de estas ánforas, venidas en gran parte como contribución tributaria de provincias. Las ánforas olearias, manchadas de aceite, eran difícilmente reutilizables, o no lo eran en la misma cantidad en que llegaban. Esto hizo necesario elegir un lugar donde arrojar este material. Para ello se escogió un punto próximo a los horrea, situado, sin duda, en una zona inundable y poco útil para las construcciones*" (José Mª Blázquez: "*El Testaccio: un programa español de investigaciones*", en *Revista de Arqueología* 135, julio 1992, 42-49.

Estrabón, Plinio y Columela dan noticias de la actividad comercial desarrollada en la Bética, destacando el papel fundamental del río en la creación de aquel Dorado de colosales excedentes olearios. En su *Geografía*, Estrabón nos dice: "*El Betis, en sus orillas, se halla muy habitado y puede remontarse casi hasta mil doscientos estadios desde el mar hasta Córdoba. ... hasta Hispalis, en un trayecto que no es inferior a quinientos estadios, es posible la navegación con navíos de carga de gran tamaño, y para acceder a las ciudades de más arriba, hasta Ilipa (Alcalá del Río) con barcos más pequeños, y de allí hasta Córdoba con barcas de río hechas de madera ensamblada".*

En esta secuencia de impactos producidos en el medio desde la más remota antigüedad, los puertos, el puerto de Sevilla, jugaron un papel de primer orden ya que el puerto se convierte, él mismo, en artefacto provocando una catarata de efectos en cadena que afectaron a lo económico, a lo social, a lo territorial y a lo simbólico. No es extraño que en utopías como la Nueva Atlántida de F. Bacon o la Utopía de T. More se identifique la configuración de la ciudad en torno al puerto.



La Bética, despensa de Roma. Fábricas de aceite (Fuente: Atlas del territorio de Andalucía)

Durante la Edad Media la civilización andalusí, estrechamente ligada al mar, de donde vino, recogió la tradición de navegantes de las anteriores culturas tartésica y romana

mejorando las antiguas instalaciones portuarias de la Bética. En *Isbilia*, más tarde Sevilla, el arsenal portuario de la ciudad, con sus atarazanas, almacenes, talleres y lonjas, se convertiría, al igual que sucedió en otras ciudades de rango parecido como Venecia, Hamburgo, Génova, Amsterdam o Barcelona, en el principal núcleo de actividad productiva; y tal era la importancia de estos enclaves comerciales que se fortificaron por medio de torres defensivas conectadas al sistema general de las murallas de la ciudad (la torre de la Plata y la torre del Oro) o mediante barreras o cadenas de hierro que interceptaban la entrada de naves enemigas por el río.

"*Ninguna otra ciudad española gozaba en la opinión de los colonizadores de Indias de tanto prestigio como Sevilla. Era esta metrópoli un puerto fluvial de mucho tráfico, sede de la Casa de Contratación y la base natural para reclutar y abastecer las expediciones. Sevilla fue el centro del cual partió una corriente continua de hombres, barcos y materiales. Era además el lugar de residencia de gran número de banqueros, mercaderes, constructores de naves, cosmólogos, exploradores, marineros y artesanos*". (Índice geobiográfico de cuarenta mil pobladores españoles de América en el siglo XVI, Peter Boyd-Bowman, tomo I, pág. xxii)

Sevilla a finales del siglo XV se transformó en una de las ciudades clave de la modernidad renacentista, tomando la definición de Fernand Braudel en capital de de la "*Economía Mundo*". Los cartógrafos, los herreros, los carpinteros, los comerciantes, los banqueros, los aventureros y los trabajadores, contribuyeron de forma decisiva a crear una ciudad nueva. A partir del Descubrimiento de América, en la Edad Moderna, Sevilla sólo se puede entender en su relación con el río Guadalquivir. Los astilleros, los talleres de cordelería, para tejer y armar velas, las carpinterías, las tabernas y los centros de hospedaje, los almacenes y las casas de cambio, configuran en torno al Arenal un espacio preindustrial de gran importancia. Allí encontraremos gran parte de los avances técnicos, las invenciones y las innovaciones, que han condicionado la vida económica de las sociedades hasta bien entrada la Edad Contemporánea.

Del viaje realizado en 1544 por Fray Bartolomé de las Casas a América tenemos la relación del *malotaje* (productos necesarios para el viaje) adquirido en Sevilla: "*En Sevilla quedó el padre Fray Jerónimo de Ciudad Rodrigo y algunos otros para entender en el malotaje, el cual hicieron muy largo y muy cumplido; compraron ornamentos, colchoncillos, camisas, pescado, aceite, vino, garbanzos, arroz, conservas, muchas vasijas de cobre, así como cántaros, ollas, sartenes, aceiteras, jeringas, vino, bizcocho y otras muchas cosas que son necesarias para la mar y para después llegados a tierra*". (En: *Pasajeros de Indias*, José Luis Martínez, Alianza Universidad, pág. 57)

La decadencia sufrida por la ciudad de Sevilla a finales del siglo XVII y durante el siglo XVIII se deja ver en el abandono de las tareas de mantenimiento y reforma que periódicamente había que acometer para mantener al día las instalaciones portuarias y que, en el caso de Sevilla, eran fundamentales debido a sus circunstancias de carácter morfológico y territorial, ya que al ser un puerto fluvial y encontrarse en el curso bajo, a sólo 80 kilómetros de la desembocadura, el nivel medio de profundidad disminuía por los aportes de las dinámicas mareales, de los afluentes de su tramo final y por las actividades humanas en sus riberas; haciendo necesarios continuos dragados y obras

de corta para eliminar los numerosos meandros y bancos de arena que entorpecían la navegación.

"*Desde mediados del siglo XVII, la actividad comercial del puerto sevillano entra en una profunda crisis en consonancia, por otra parte, con la depresiva situación económica del imperio español... La atonía del comercio sevillano se debió a dos causas fundamentales: la ausencia de una clase comercial y el lamentable estado de los muelles y la ría... La formación de Sociedades y Compañías de comercio es un fenómeno ampliamente documentado para Cádiz en el siglo XVIII, mientras que en esta centuria es algo desconocido en Sevilla... Habrá que esperar hasta 1816 a que la recién constituida Real Compañía de Navegación del Guadalquivir acometa obras de mejora de la ría consistentes en cortas y malecones. Esta Compañía fue la pionera en España en la puesta en servicio de barcos de vapor para pasajeros*". (De la crisis a las primeras reformas (1717-1850), Camacho Rueda, E., en *Historia gráfica del puerto de Sevilla,* pág. 25 y 27)

La transformación de las instalaciones portuarias será una más de las consecuencias de la revolución industrial. El declive de los grandes veleros, que se vieron sustituidos por los barcos a vapor, la conexión ferroviaria de los puertos con el interior, el extraordinario aumento del tráfico de mercancías y pasajeros y las importantes necesidades de almacenaje de productos en los puertos configuraron un nuevo concepto de obra pública portuaria. En Sevilla las modificaciones urbanísticas sufridas por la ciudad desde el siglo XIX, como consecuencia del proceso de la industrialización, no se hicieron de espaldas al puerto, sino que éste jugó un papel primordial en esas transformaciones. Incluso, el propio río fue objeto de constantes cambios de trazado (cortas, muelles, dársenas) de singular importancia para la historia de la ingeniería española. Ya en el siglo XX, con las importantes obras de infraestructura promovidas por Delgado Brackenbury y Moliní, el río cobró su fisonomía actual, incrementada por las obras de defensa de las riadas de los años cincuenta y sesenta, las remodelaciones producto de la Exposición de 1992 y, por último, deben ser mencionados los nuevos planes de la Autoridad Portuaria que pretenden sentar las bases del puerto del siglo XXI entre los que destaca la nueva y controvertida obra de la nueva esclusa. Así vemos como la renovación de las instalaciones portuarias se ha convertido desde la antigüedad hasta ahora en una constante tecnológica de importantes consecuencias urbanísticas.

"*La segunda mitad del siglo XIX va a significar una de las más profundas transformaciones históricas de la ciudad, cimiento de los primeros cambios que se producirán en las décadas iniciales del siglo XX. Estas transformaciones van acompañadas de un variado abanico de modificaciones en la estructura económica, social y, en consecuencia, urbana de la ciudad de Sevilla. Van a ser los años que vean la construcción de los primeros muelles realizados con visión de convertirse en puerto fluvial de la ciudad. El eje puerto-río va a configurarse en protagonista en su relación con la ciudad que busca a partir de ese eje la salida a sus nuevas necesidades de expansión y de desarrollo económico. La vinculación entre la ciudad y el espacio portuario será determinante en la conformación de la mueva estructura urbana y determinará sus modificaciones y expansiones futuras. El río y los espacios portuarios*

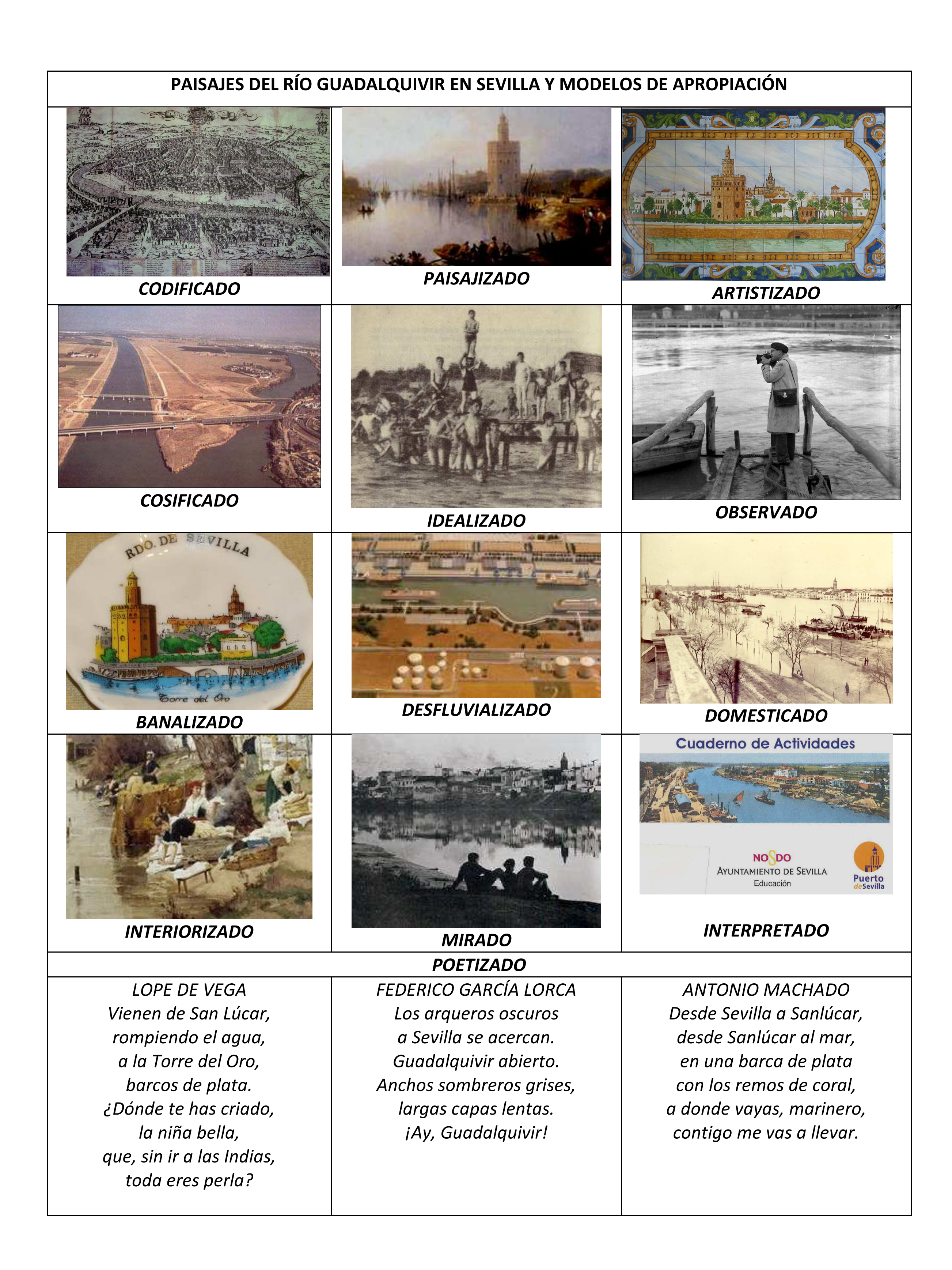
pasarán de arrabales y arenales a centro de la vida económica y de la nueva estructura urbana". (La ciudad, 1850-1900, Suárez Garmendia, J.M., en Historia gráfica del puerto de Sevilla, pág. 39)

Como consecuencia de esta evolución histórica de la relación de Sevilla con el río Guadalquivir, con el puerto como nexo de unión y conflicto, encontramos, desde el punto de vista del patrimonio y del paisaje cultural, una importante secuencia de núcleos temáticos referidos a la industria, la ciencia, la arquitectura o la ingeniería. Sí a ello le unimos el entorno sociolaboral necesario para llevar a cabo esas tareas y la consiguiente estructura simbólica generada por la relación río-ciudad desde la iconografía o la literatura, de fuerte impronta en la idea de ciudad subyacente en el imaginario colectivo, obtenemos un amplio marco de interpretación que se caracteriza por su estructura multidisciplinar.

"*Sevilla era una flamante metrópoli cosmopolita, llena de bullicio y de color; En sus calles se rozaban banqueros y mercaderes genoveses, venecianos y florentinos, marineros sicilianos y griegos, pilotos vizcaínos y portugueses, gitanos, mulatos, esclavos negros e indios, y soldados y aventureros de todos los rincones de España. Las naves que volvían de las Indias traían además de su cargamento de oro, perlas, especias y otras mercancías exóticas. Los futuros emigrantes, atraídos por esta ciudad llegaban a considerarse vecinos de Sevilla y algunos hasta habían contraído matrimonio con muchachas sevillanas*". (Índice geobiográfico de cuarenta mil pobladores españoles de América en el siglo XVI, Peter Boyd-Bowman, tomo I, pág. xxiii)

La ciudad de Sevilla se consolida, iconográficamente hablando, con el río Guadalquivir como tema principal, como protagonista, como escenario de cosas y sucesos, como espejo donde se refleja la ciudad. El Guadalquivir que une las ciudades de Sevilla y Triana (permítaseme esta licencia). El río como barrera o como paso, como lugar natural o como puerto industrial, como sueño y realidad, como mirada o como espacio objetivo.

De esta relación secular entre el río, la ciudad y sus habitantes se derivaron diversos modos de apropiación del río Guadalquivir: codificado por la iconografía de los grabados de los siglos XVI al XVIII; poetizado por los versos de los escritores desde la Edad de Oro a la Edad de Plata; *paisajizado* por los pintores del pintoresquismo romántico; *artistizado* por los artesanos, escultores, grabadores, ceramistas, pintores, orfebres que lo convirtieron en tema principal de su obra; cosificado por los ingenieros, los industriales, los gobernantes; idealizado por los niños, por los ancianos que en el río encuentran la metáfora de sus vidas, por los amantes; observado por los viajeros; banalizado por los comerciantes de la mirada; *desfluvializado* por la pérdida de su curso natural en beneficio de su reeducación urbana; domesticado por el miedo a su furia; interiorizado por los que lo usan cotidianamente; mirado sólo por el simple hecho de mirar; interpretado por los gestores culturales y educativos. Y así podríamos seguir enumerando matices de esta corriente de agua que ya es, indisolublemente, Guadalquivir-Paisaje-Río-Ciudad.



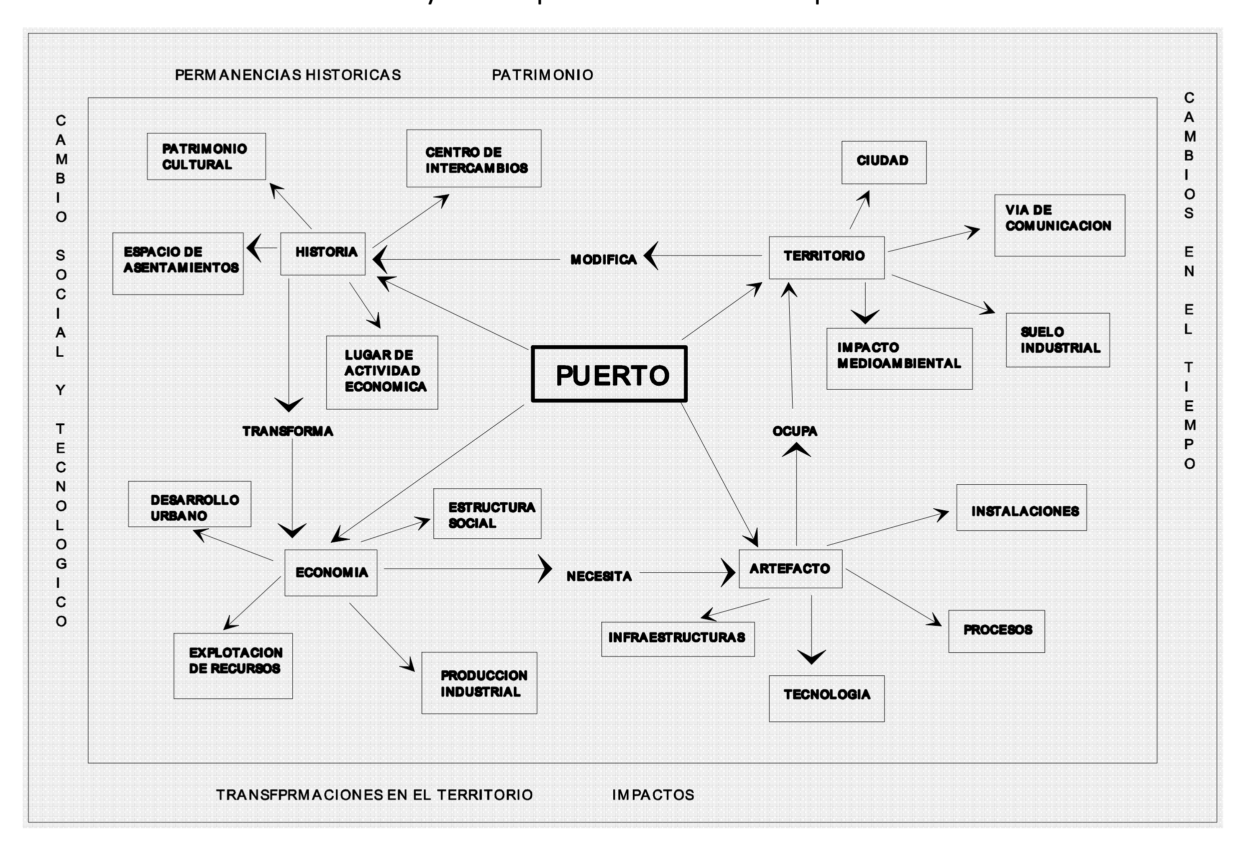
PAISAJES DEL RÍO GUADALQUIVIR EN SEVILLA Y MODELOS DE APROPIACIÓN		
CODIFICADO	***PAISAJIZADO***	***ARTISTIZADO***
COSIFICADO	***IDEALIZADO***	***OBSERVADO***
BANALIZADO	***DESFLUVIALIZADO***	***DOMESTICADO***
INTERIORIZADO	***MIRADO***	***INTERPRETADO***
	POETIZADO	
LOPE DE VEGA *Vienen de San Lúcar,* *rompiendo el agua,* *a la Torre del Oro,* *barcos de plata.* *¿Dónde te has criado,* *la niña bella,* *que, sin ir a las Indias,* *toda eres perla?*	*FEDERICO GARCÍA LORCA* *Los arqueros oscuros* *a Sevilla se acercan.* *Guadalquivir abierto.* *Anchos sombreros grises,* *largas capas lentas.* *¡Ay, Guadalquivir!*	*ANTONIO MACHADO* *Desde Sevilla a Sanlúcar,* *desde Sanlúcar al mar,* *en una barca de plata* *con los remos de coral,* *a donde vayas, marinero,* *contigo me vas a llevar.*

5.2.8. Análisis del Guadalquivir río industrial: el Puerto de Sevilla

El Puerto de Sevilla, desde su origen hasta la actualidad, puede ser analizado partiendo de cuatro núcleos estructurantes de su realidad y de su paisaje:

1. Como **territorio**: el espacio natural y social en relación con la ciudad.
2. Como **artefacto**: la obra pública y las máquinas de cada fase tecnológica.

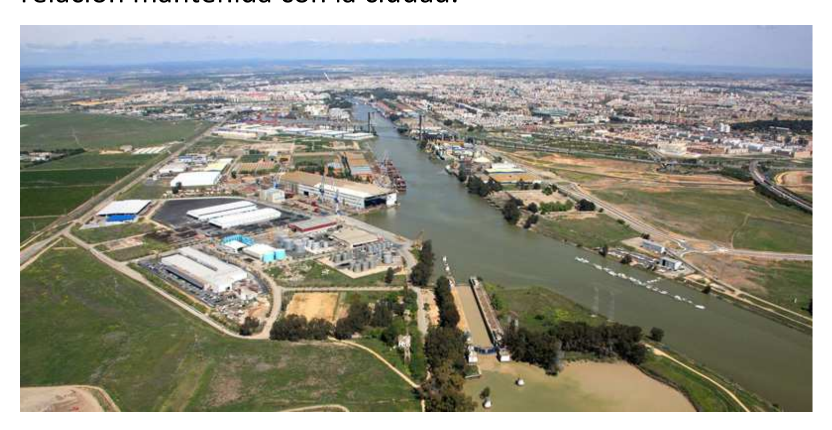
3. Como **economía**: los recursos y las necesidades de cada modo de producción.
4. Como **historia**: la cultura y el tiempo en relación con el proceso histórico.



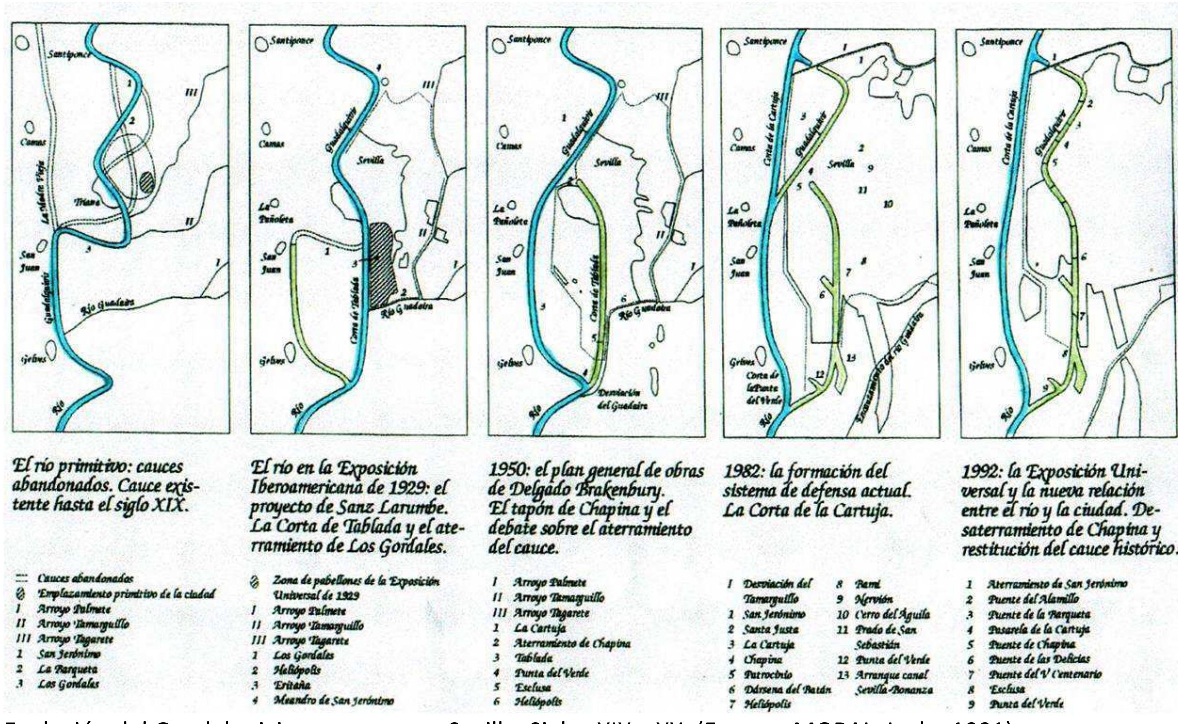

1
2
3
4
5
6
7
8
1. Muelle de la Cartuja
2. Muelle Barrio de los Humeros
3. Muelle de la Sal
4. Muelle del Arenal
5. Muelle de los Remedios
6. Muelle de Nueva York
7. Muelle de las Delicias
8. Muelle de Tablada
JUNTA DE ANDALUCIA
Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico
CONSEJERÍA DE CULTURA
LOS PAISAJES HISTÓRICOS DE LA PRODUCCIÓN EN SEVILLA
Río Guadalquivir. Río Industrial. Muelles o Sectores Portuarios
junio 2011
12

El Puerto-territorio

La configuración morfológica del territorio en el que se asienta Sevilla, su situación geográfica y los recursos naturales que en él se encuentran, van a condicionar sus posibilidades futuras de desarrollo y, por tanto, nos han de permitir explicar las modificaciones sufridas por esos espacios, antes naturales, en los se ubicó el puerto sevillano, los impactos ambientales, su relación con el entorno productivo y la estrecha relación mantenida con la ciudad.



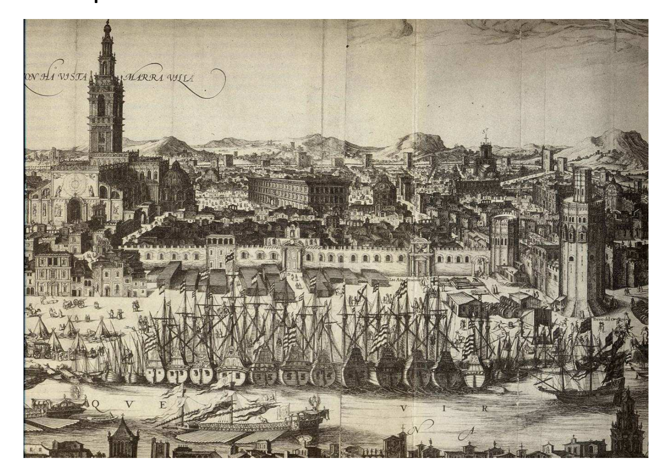
De esta manera hay que llegar a comprender los variados aprovechamientos económicos que, según los diferentes modelos productivos, se practicaron desde la antigüedad hasta nuestros días. Estas actividades han dejado sus huellas tanto en los restos arqueológicos conservados como en las mentalidades de cada época, llegando hasta nosotros como Patrimonio Cultural, sin olvidar que en el presente aún perviven, de forma activa o pasiva, esos cambios y transformaciones ya que el territorio debe entenderse ante todo como un espacio social. La historia de la Sevilla no se puede entender sin la dimensión de transformación realizada sobre el medio natural en el que se ubica.



Evolución del Guadalquivir a su paso por Sevilla. Siglos XIX y XX. (Fuente: MORAL, L. de, 1991)

El Puerto-artefacto

Para enmarcar este proceso en un marco concreto necesitamos conocer el papel que la obra pública portuaria ha tenido, como artefacto derivado de la ingeniería, en relación con los conocimientos científico-técnicos de cada época y, como parte esencial de la economía de esta ciudad, en relación con el crecimiento urbanístico de cada periodo.



Los avances científico-técnicos han estado ligados en gran manera a las actividades productivas. Debemos tener en cuenta que el puerto de Sevilla ha formado parte de una intensa relación con un territorio más extenso que la propia ciudad, que ya hemos definido anteriormente como ciudad-región. La tecnología disponible en cada fase histórica, la energía, las máquinas y las herramientas, permitió la viabilidad de una tipología portuaria específica que, en el caso de Sevilla, se ha caracterizado por su doble dimensión comercial y de construcción naval. Siendo esta doble especialización de la actividad portuaria la que nos permite hoy identificar los interesantes recursos patrimoniales ligados a los procesos de cambio tecnológico aquí producidos y a las innovaciones que tuvieron por finalidad la introducción de mejoras en la construcción naval, la navegación, la cartografía o el movimiento y almacenaje de mercancías, así como de las relaciones laborales, los oficios, las profesiones, el modelo de gestión, propias de cada época.

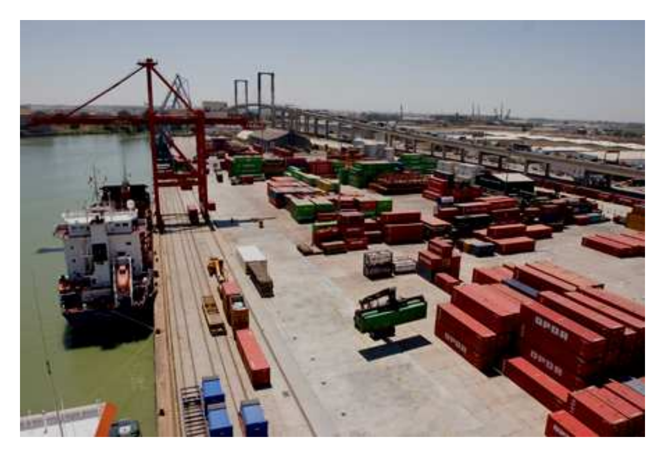


El Puerto-economía

La historia económica de la ciudad de Sevilla está estrechamente ligada al río Guadalquivir. Desde la ciudad prerromana hasta nuestros días este factor geográfico ha influido notablemente en los cambios sociales y urbanos y, por consiguiente, en las transformaciones económicas de la ciudad. Por tanto hay que considerar que las actividades portuarias han sido históricamente un gran motor de su economía y que, al mismo tiempo, las transformaciones sufridas por el propio puerto lo han sido también como reflejo del dinamismo económico de la ciudad.



El puerto de Sevilla se define tipológicamente como comercial aunque para épocas concretas también puede ser catalogado como de pasajeros. Para entender esta especialización hay que tener presente que Sevilla es algo más que una ciudad, es el centro de un espacio regional más amplio y, por tanto, núcleo de un enlace territorial de intereses económicos, actividades productivas y redes de comunicaciones.

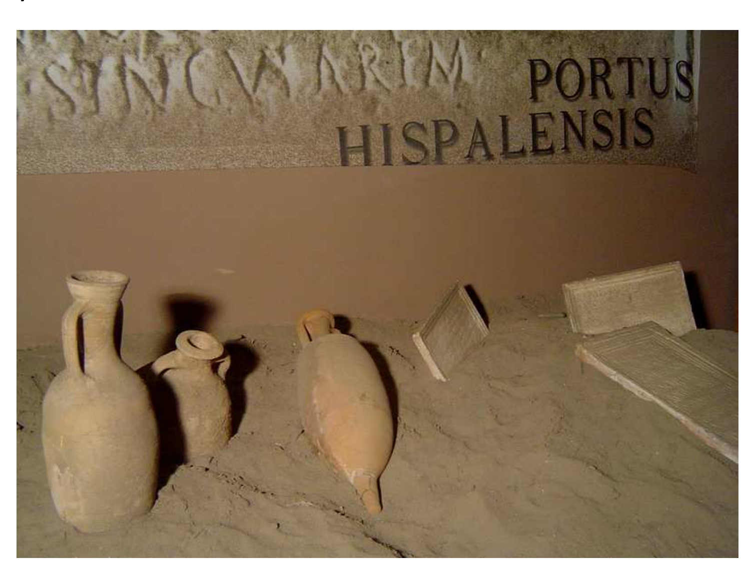


Los recursos mineros, agrícolas o ganaderos de gran parte del territorio del curso medio y bajo del Guadalquivir han tenido en el puerto de Sevilla su salida natural durante mucho tiempo y esta situación de privilegio propició la realización de complejas actividades técnicas en el marco espacial y empresarial del puerto. Conocer cuantitativamente los recursos exportados por este puerto así como sus importaciones

permite radiografíar parte de la estructura económica de esta ciudad-región, al mismo tiempo que favorece el análisis específico de los sectores productivos en alza o decadencia para cada periodo estudiado.

El Puerto-historia

En estrecha relación con los núcleos de estudio anteriores hay que reconocer la dimensión histórica del puerto de Sevilla. Desde un origen ligado a las exportaciones de aceite, trigo y vino dirigidas hacia Roma y a otros lugares del Imperio (contamos con el excelente testimonio arqueológico de el Monte Testaccio en Roma), pasando por los productos de todo tipo que se embarcaban hacia América y los metales preciosos de retorno, hasta el activo tráfico de contenedores de diversas mercancías que se realiza en la actualidad, el puerto ha sido un condicionante histórico en el devenir económico y urbano de Sevilla.



Conocer la importancia de esos cambios a través del tiempo a partir de los recursos patrimoniales que hemos heredado nos permite conocer y comprender la magnitud de esta empresa llamada hoy Puerto de Sevilla, ya sea mediante un recorrido por la secuencia cronológica completa o analizando segmentos temporales determinados, pero siempre desde una caracterización como paisaje histórico urbano en el que confluyen, aparentemente de manera desordenada pero respondiendo a unas lógicas específicas, un importante conjunto de bienes patrimoniales identificados como obra pública, edificios, máquinas, instalaciones, comunicaciones, oficios, protagonistas sociales o la gestión administrativa, entre otros. En palabras de Iñaki Uriarte, gran conocedor del puerto de Bilbao, el puerto es: "*un contenedor de patrimonio*"; de manera que debido al periódico y recurrente proceso de obsolescencia funcional multitud de testimonios, de carácter material e inmaterial, vinculados al puerto constituyen un sistema patrimonial, un paisaje histórico, que ha de ser investigado, inventariado, conservado, difundido y activado.

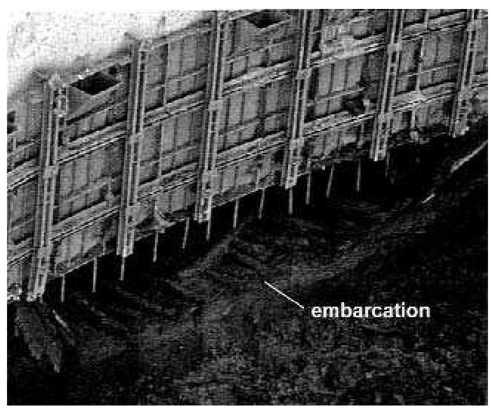

Vista de la ciudad de Sevilla en el siglo XVI, obra de Alonso Sánchez Coello

Los recursos patrimoniales asociados al proceso del Paisaje Histórico Articulador de la Producción en Sevilla “El río Guadalquivir: un río industrial” deben ser contextualizados desde su comprensión como elementos pertenecientes a un paisaje evolutivo a partir de las siguientes variables:

1. El puerto de Sevilla se mantiene actualmente en actividad por lo cual algunos de los recursos patrimoniales asociados forman parte del uso actual que la Autoridad Portuaria realiza en esos espacios o instalaciones.
2. La mayor parte de los recursos patrimoniales que han perdido funcionalidad en relación con la actividad portuaria forman parte en la actualidad del conjunto histórico de la ciudad de Sevilla.
3. No existe un sistema de protección y de gestión integral que unifique e identifique los diversos testimonios patrimoniales surgidos de la evolución histórica del puerto de Sevilla.
4. La ciudad no dispone de un espacio interpretativo común que produzca una narración coherente y cohesionada de la relación histórica entre la ciudad y el río Guadalquivir.
5. Los espacios portuarios históricos que se han incorporado a la ciudad han perdido su carácter portuario como resultado de intervenciones fragmentarias y carentes de sentido patrimonial en relación con su origen funcional.
6. El paisaje portuario histórico presenta una extraordinaria debilidad como sistema continuo que debe mantener en su ordenamiento como espacio público unas directrices comunes para ser comprendido integralmente.

Las fichas de recursos patrimoniales asociados al Paisaje Histórico Articulador de la Producción en Sevilla “El río Guadalquivir: un río industrial” han de ser entendidas como una relación significativa de recursos en torno a los ejes temáticos definidos para su análisis (territorio, artefacto, economía e historia) pero formando parte de un amplio contexto transversal de observación y, por tanto, de caracterización de ese paisaje que ha de servir para desarrollar una estrategia integral de interpretación y de gestión.
Como ejemplo del potencial interpretativo del río Guadalquivir a su paso por Sevilla podemos terminar este apartado con el siguiente ejemplo: en 1981 se encontraron,

durante las primeras obras del Metro de Sevilla, los restos de una embarcación de época bizantina en la parte occidental de la Plaza Nueva, hecho que nos da idea de las relaciones comerciales que mantenía entonces esta ciudad.

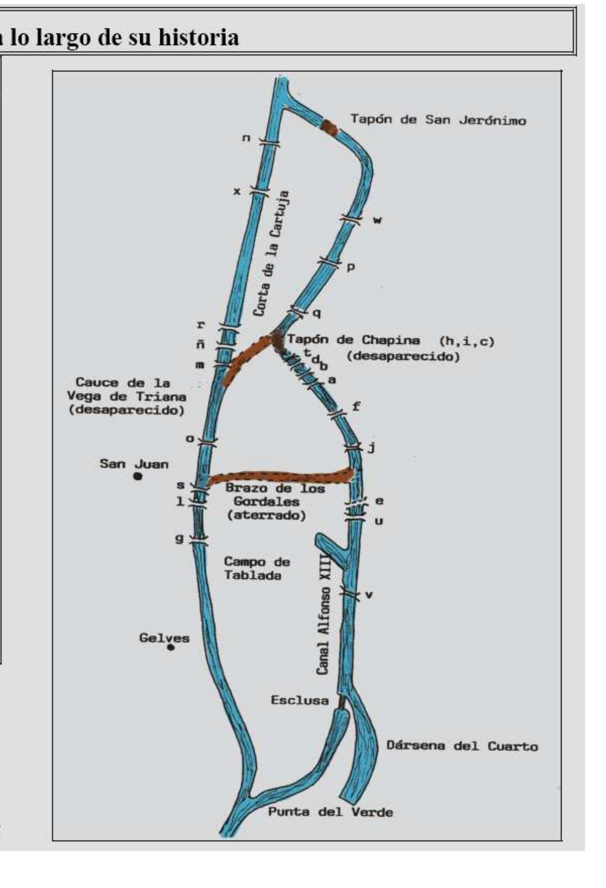


Los Puentes de Sevilla a lo largo de su historia

L	Nombre	Año	Situación
a	Puente de Barcas	1171	Desaparecido
b	Puente de Triana (Isabel II)	1852	En servicio
c	Puente de Alfonso XII	1880	Demolido
d	Pasadera del Agua	1898	Demolida
e	Puente de Alfonso XIII	1926	Desmontado*
f	Puente de San Telmo	1931	En servicio
g	Puente de San Juan de Aznalfarache	1933	En servicio
h	Puente del Patrocinio I	1935	Demolido
i	Puente del Ferrocarril Sevilla-Huelva I	1943	Demolido
j	Puente del Generalísimo	1968	En servicio
k	Puente del Patrocinio II	1971	Demolido
l	Puente Juan Carlos I	1981	En servicio
m	Puente de la carretera de Huelva	1982	En servicio
n	Puente del Ferrocarril Sevilla-Huelva II	1982	En servicio
ñ	Acueducto de Emasesa I	1982	En servicio
o	Acueducto de Emasesa II	1984	En servicio
p	Puente de la Barqueta	1989	En servicio
q	Pasarela de la Cartuja	1989	En servicio
r	Puente del Ferrocarril Sevilla-Huelva III	1991	En servicio
s	Puente Reina Sofía	1991	En servicio
t	Puente Cristo de la Expiración	1991	En servicio
u	Puente de las Delicias	1991	En servicio
v	Puente del Centenario	1991	En servicio
w	Puente del Alamillo	1992	En servicio
x	Puente de Itálica	1992	En servicio

* Pendiente de su traslado y montaje en el meandro de San Jerónimo

2




SIERRA MORENA
EL ALJARAFE
ALCALÁ DEL RÍO
LA ALGABA
CAMAS
PUENTE ALAMILLO
SAN JERÓNIMO
TRIANA
MUELLE TRIANA
MUELLE ARENAL
MUELLE LAS MUELAS
MUELLE S DE NUEVA YORK Y LAS DELICIAS
LOS REMEDIOS
MUELLE TABLADA
DÁRSENA EL BATÁN
PUENTE QUINTO CENTENARIO

5.2.9. Recurso asociado 1: El puerto-territorio

Recurso nº 1		
Denominación	**PUERTO-TERRITORIO**	
Imágenes		
Fachada fluvial de la calle Betis en Triana Fachada fluvial de los muelles del Arenal y de la Torre del Oro hacia Tablada Curso del Guadalquivir entre Sevilla y la desembocadura		
Localización	Teniendo en cuenta la definición del proceso del Guadalquivir como río industrial en el marco de los Paisajes Históricos de la Producción en Sevilla la escala de referencia territorial estará constituida por el tramo comprendido entre Alcalá del Río y La Puebla del Río.	
Tipología	El tramo del curso bajo del Guadalquivir desde Sevilla hasta su desembocadura se considera una ría sujeta al régimen mareal del Atlántico.	
Recursos asociados	Localización	Recursos
	El curso comprendido entre Alcalá del Río y La Puebla del Río	El paisaje natural formado por los restos del bosque de ribera y sus especies animales asociadas, el paisaje agrario de los cultivos cercanos, las edificaciones agrarias próximas al río, los sistemas hidráulicos asociados, la caminería que lo articula, las obras públicas y los usos tradicionales de pesca y ocio. Debe ser destacado en este tramo el contacto que se produce entre el río, en su nuevo cauce, y las periferias de Santiponce, Camas, Sevilla-Triana y Sevilla-Tablada. Produciéndose la conexión con el cauce histórico a partir del sector Sevilla-Tablada con San Juan de Aznalfarache en dirección hacia Gelves, Coria del Río y La Puebla del Río. Este nuevo paisaje fluvial requiere un sistema de gestión de carácter metropolitano en el que se tenga en cuenta su dimensión unitaria para ordenar el paisaje resultante y los posbles usos en relación con la fachada del Aljarafe (desde Itálica a San Juan de Aznalfarache) y de Sevilla (Triana-Tablada).
	El borde urbano fluvial izquierdo del cauce histórico	Se extiende desde la Corta de San Jerónimo hasta la Punta del Verde. Comprende varias unidades de paisaje: el tramo San Jerónimo-Nuevo Torneo-Calle Torneo; el tramo Puente del Cristo de la Expiración-Paseo de Colón-Muelle de Nueva York-Paseo de Las Delicias; el tramo Muelle de Tablada-Punta del Verde. Destacamos en este borde fluvial: el valor de paisaje construido de

		las fachadas urbanas de la calle Torneo, del sector de la Puerta Real y especialmente el del Paseo de Colón y Muelle de Las Delicias-Nueva York por albergar inmuebles históricos de valor arquitectónico y estar relacionados con la historia de la navegación y la ciudad en sus diferentes procesos históricos. En el sector del muelle de Tablada destacamos el conjunto interior de las naves portuarias de la avenida de Las Razas y los Tinglados portuarios con las grúas de descarga del propio muelle y el conjunto de inmuebles de la Autoridad Portuaria y Comandancia de Marina con sus jardines asociados. Hacia la Punta del Verde se establece un sistema de aprovechamientos industriales y logísticos que tienen un valor de paisaje activo que no cuenta con unas directrices claras de ordenación.
	El borde urbano fluvial derecho del cauce histórico	Se extiende desde la Corta de San Jerónimo hasta la antigua esclusa. Comprende varias unidades de paisaje: el tramo San Jerónimo-Isla de La Cartuja; el tramo Triana-Los Remedios; el tramo Los Gordales-Carretera de la Esclusa. Destacamos en este borde fluvial el valor de paisaje construido perteneciente al Conjunto Monumental de La Cartuja en su dimensión tanto monástica como industrial; el tramo de fachada perteneciente a la Exposición Universal de 1992 compuesto por pabellones, obra pública y ajardinamiento; las fachadas urbanas del Paseo de la O, de la calle Betis y de la avenida Sebastián Elcano que mantienen un elevado grado de interés como paisaje fluvial en relación con los elementos patrimoniales asociados a la navegación constituidos por los muelles de la Sal y algunos inmuebles relacionados con las actividades de la navegación. En el tramo que va desde Los Gordales-La Dársena del Batán-Astilleros y Esclusa destacamos el interés que posee esta reserva de suelo en la que se encuentran en la actualidad empresas en activo de gran valor económico para la ciudad.
Protección	Los bienes inmuebles asociados al Puerto territorio se encuentran incluidos en alguno de los marcos de protección legal establecidos como son los del Catálogo Municipal Periférico o del Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz. Debemos destacar las insuficiencias de un sistema de protección basado en la identificación aislada de los bienes, recomendándose un modelo definido por su dimensión como paisaje cultural. Desde el punto de vista del planeamiento y de la ordenación existen diversos instrumentos jurídicos que caracterizan y ordenan el territorio afectado y que son la Ley de Gestión de Espacios Naturales de Andalucía, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), el Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS) y el Plan General de Sevilla. A ello se den añadir las diversas competencias que afectan al río Guadalquivir repartidas entre los municipios colindantes, la Autoridad Portuaria de Sevilla, el Ministerio de Fomento en lo que atañe las costas y el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Añadiéndose además los intereses de particulares y empresas como propiedad de los terrenos junto al río o por medio de concesiones temporales de uso.	
Uso actual	La extensión territorial del proceso analizado y sus diferentes relaciones socio-espaciales con la ciudad y su entorno explican la diversidad de usos que afectan al río Guadalquivir en su tramo sevillano. Se distinguen de manera general los usos públicos y privados. Dentro de los primeros se pueden identificar los siguientes: espacios públicos de paseos, jardines y edificios monumentales y espacios de uso industrial, comercial o portuario de propiedad pública o en régimen de concesión temporal. Entre los usos privados se pueden identificar aquellas afecciones de suelo inmobiliario o rústico de propiedad privada que limitan con la lámina de agua.	
Potencialidad	El río Guadalquivir a su paso por Sevilla ha sido objeto de numerosos estudios realizados desde la investigación histórica, urbanística, geográfica, medioambiental o	

	patrimonial con la intención de convertirse en instrumentos orientados a la gestión de este importante recurso territorial. Las conclusiones de los informes elaborados inciden en: su papel estratégico en relación con el desarrollo y articulación del crecimiento urbano; su importancia económica como empresa portuaria y su impacto inducido sobre el resto de la economía sevillana; la importancia de la marca río Guadalquivir para el turismo nacional e internacional; su cualidad como paisaje cultural en relación con la ordenación del conjunto histórico de Sevilla; su valor simbólico para el imaginario colectivo de sus habitantes; el factor de apropiación sobre el río Guadalquivir por parte de los sevillanos; la fragilidad del Guadalquivir como medio natural amenazado por impactos medioambientales; la distorsión de su imagen como paisaje resultado de las nuevas construcciones que impactan en el panorama lineal (skyline) del río desde Triana hacia Sevilla o desde Sevilla hacia Triana; el dinamismo del paisaje-río-ciudad a partir de la generación de nuevos escenarios urbanos producto de eventos como la EXPO92 o el continuado desplazamiento del puerto hacia el sur. La conclusión a tantos años de informes y diagnósticos pasaría por la necesidad de establecer una autoridad consensuada que abordase integralmente los problemas y retos del río Guadalquivir desde el consenso científico y político y desde la participación social.

5.2.10. Recurso asociado 2: El puerto-artefacto

Recurso nº 2		
Denominación	**PUERTO-ARTEFACTO**	
Imágenes		
Grúa Fairbain	Centro de Interpretación A. P. S.	Puente de Triana
Localización	El tramo del río de referencia es el comprendido entre San Jerónimo-puente del Alamillo y la nueva esclusa-puente del Quinto Centenario.	
Tipología	Obra pública (muelles y puentes) y bienes muebles (máquinas y herramientas)	
Recursos asociados	Localización	Recursos
	Puentes históricos (h. 1940)	Puente de Triana (1852) Puente de Alfonso XIII (1926) Puente de San Telmo (1931)
	Puentes actuales (d. 1950)	Puente de Los Remedios (1968) Puente del Quinto Centenario (1991) Puente de Las Delicias (1991) Puente del Cristo de Expiración (1991) Puente de la Barqueta (1991) Pasarela de La Cartuja (1991) Puente del Alamillo (1992)
	Muelles	Muelle del Arenal Muelle de Nueva York Muelle de las Delicias Muelle de Tablada Muelle en Triana de los Camaroneros Muelle en Triana de las Mulas Muelle de las Muelas en Los Remedios Muelle-Dársena del Batán Muelles deportivos del Club Náutico, del Club de Remo, del Pabellón de la Navegación y del Centro de Alto Rendimiento de Remo y Piraguismo
	Grúas fijas y móviles de carga y descarga de mercancías	Grúa Fairbain (1874) Grúas pórtico Grúas fijas de 250 tm.
	Reales Atarazanas de Sevilla	Antiguos astilleros de la ciudad
	Astilleros de Sevilla	Instalaciones y edificios de 1956 en la margen derecha
	Draga "Genil"	Barco de dragado de 1920 construido en el Arsenal de La Carraca en San Fernando (Cádiz)
	Bienes muebles depositados en el Centro de Interpretación de la Autoridad Portuaria de Sevilla	Instalaciones de comunicación, control, señalización óptica y balizamiento; herramientas y máquina-herramientas, maquetas históricas y vestimentas de trabajo. El puerto cuenta con una grúa construida en la Fábrica de Hierros de El Pedrosos en 1842 que constituye uno de los principales ejemplos de la primera industrialización española.
	Antigua esclusa	Construida entre 1929 (fecha del contrato) y 1951 (fecha de final de las obras)

Protección	La Consejería de Cultura realizó un inventario de los bienes muebles de la Autoridad Portuaria de Sevilla que habría que revisar y cotejar con su existencia y estado actual. Los puentes históricos cuentan con la máxima protección patrimonial. Los puentes actuales forman parte del Catálogo Periférico de Arquitectura de Sevilla como anexo al Plan General. Los muelles incluidos en el Conjunto Histórico de Sevilla forman parte de sus sistemas generales de protección.
Uso actual	Los usos actuales de este variado y amplio conjunto de recursos asociados al puerto-artefacto se pueden clasificar en función de la propiedad (públicos y privados); en relación con su funcionalidad (actividades portuarias, movilidad, mobiliario urbano y bienes muebles musealizados).
Potencialidad	Los diferentes usos que se hace de estos recursos, su ubicación dispersa a lo largo del río-puerto-territorio, la dificultad de acceso público y la ausencia de una contextualización integrada no permiten en la actualidad su comprensión global en relación con una narración unitaria y evolutiva del impacto que los diferentes procesos tecnológicos y económicos han operado sobre el puerto de Sevilla desde su dimensión de obra pública necesitada de infraestructuras, maquinaria y herramientas para el desempeño de las funciones asociadas a cada una de las operaciones propias de un puerto. Estas funciones son básicamente las siguientes: el espacio de atraque de las embarcaciones, las plataformas de carga y descarga, los almacenes de tránsito de mercancías, los talleres de reparación de la maquinaria del puerto, el espacio de gestión del tráfico fluvial, las conexiones fijas entre las orillas del río, los sistemas de señalización para la navegación y los medios de mantenimiento del calado del cauce. Estos recursos tienen potencialidad propia como creadores de importantes referencias paisajísticas que relacionan determinados sectores del río Guadalquivir con actividades pasadas o presentes del puerto de Sevilla. También constituyen elementos patrimoniales que cobrarían significado y potencialidad si se articularan, mediante un discurso coherente, en un espacio específico que superase las carencias actuales del Centro de Interpretación de la Autoridad Portuaria de Sevilla. Es necesario insistir en la idea de territorialización de los recursos desde el punto de vista de su comprensión por los ciudadanos y los visitantes. Uno de los puntos débiles en la relación puerto-ciudad sigue siendo la dificultad de acceso para observar las actividades realizadas en los diferentes muelles. Podrían establecerse puntos señalizados de observación e itinerarios programados.

5.2.11. Recurso asociado 3: El puerto-economía

Recurso nº 3		
Denominación	**PUERTO-ECONOMÍA**	
Imágenes		
Sectores industriales en el Puerto	Mural de Oficios Portuarios de Manuel Echegoyan	Salas del Archivo de Indias
Localización	El tramo del río de referencia es el comprendido entre calle Torneo-puente de la Barqueta y la nueva esclusa-puente del Quinto Centenario.	
Tipología	Los recursos relacionados con el puerto-economía están constituidos por las tres categorías de clasificación patrimonial en sus formas de bienes inmuebles, muebles e inmateriales. Debe destacarse el gran valor del patrimonio documental.	
Recursos asociados	Localización	Recursos
	Inmuebles	Naves Comerciales de la avenida de las Razas Tinglados del Muelle de Tablada Sede de la Autoridad Portuaria de Sevilla Sede de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba, S.A. Antigua Lonja sede actual del Archivo de Indias Real Almacén de Maderas del Segura Reales Atarazanas de Sevilla Astilleros de Sevilla Zona de Actividad Logística (ZAL) del Puerto de Sevilla Edificio Galia-Puerto zona de negocios
	Archivo de Indias	El Archivo General de Indias fundamentalmente custodia los fondos producidos por las instituciones creadas por la Administración española para el gobierno y administración de los territorios ultramarinos españoles. Estas instituciones son: Consejo de Indias y Secretarías de Despacho, Casa de la Contratación y Consulados de Sevilla y Cádiz. Asimismo, se conservan otros fondos de instituciones de menor entidad e incluso de particulares relacionados con las colonias españolas en América y Asia.
	Archivo Histórico del Puerto de Sevilla	Recoge la documentación administrativa generada por la actividad portuaria a partir de la creación, por decreto de 25 de noviembre de 1870, de la Junta de Obras del Puerto, encargada de la ejecución de las obras y dotadas de arbitrios y recursos especiales con qué llevar a término su misión. Es fundamental la sección de la cartoteca histórica y el fondo fotográfico.
	Muebles	Mural donde están representados los oficios relacionados con el mundo marítimo y especialmente la carga y descarga de mercancías, autor Manuel Echegoyan, situado en la sede de la

		Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de Sevilla (SESTISE) en la avenida de las Razas.
Protección	Los fondos documentales de los dos archivos citados gozan de la máxima protección. Los inmuebles históricos cuentan con declaración BIC o están incluidos en el Catálogo Periférico de Arquitectura de Sevilla de carácter municipal. Los espacios industriales o comerciales en uso son en su mayoría de reciente construcción. Hay que destacar el interés que tendría la documentación de los oficios del puerto desde la metodología de la historia oral asociada a los trabajadores jubilados.	
Uso actual	Los usos corresponden en los archivos citados a tareas de investigación histórica. El resto de las instalaciones forman parte actualmente de la gestión y explotación económica del puerto.	
Potencialidad	El puerto-economía se inserta en el discurso transversal de registro del paisaje histórico del puerto de Sevilla y permite distinguir las diferentes fases del proceso así como sus vinculaciones con las actividades actuales.	

5.2.12. Recurso asociado 4: El puerto-historia

<table>
<tr><th colspan="3">Recurso nº 4</th></tr>
<tr><th>Denominación</th><th colspan="2">PUERTO-HISTORIA</th></tr>
<tr><th colspan="3">Imágenes</th></tr>
<tr><td>Virgen de los Navegantes (1536)</td><td>Mosaico de cerámica del trayecto en vapor de Sevilla a Sanlúcar de Barrameda</td><td>Estación fluvial de pasajeros junto al Altozano en Triana (1924)</td></tr>
<tr><td>Palacio de San Telmo (antigua Universidad de mareantes)</td><td>Casa Lonja de Sevilla (actual sede del Archivo de Indias)</td><td>Vista de Sevilla de Alonso Sánchez Coello (s. XVI)</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>Localización</td><td colspan="2">El tramo en el que identificamos este curso corresponde a la relación puerto-ciudad encontrándose comprendido entre la zona de San Jerónimo hasta la dársena de El Batán-Astilleros. El espacio de mayor concentración se sitúa en los bordes fluviales que limitan con el conjunto histórico de la ciudad en la zona del Arenal y de Triana.</td></tr>
<tr><td>Tipología</td><td colspan="2">Los bienes asociados a esta lectura del puerto de Sevilla son de carácter inmueble, mueble, documental e inmaterial. Destacamos, frente a la identificación individualizada de los bienes culturales asociados, el valor integral de los recursos como paisaje histórico integral.</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Recursos asociados</td><td>Localización</td><td>Recursos</td></tr>
<tr><td>Paisaje portuario del borde fluvial derecho</td><td>Entre el barrio de Los Humeros (antiguo barrio de pescadores y salazoneros) y el muelle de Tablada encontramos una secuencia paisajística de gran valor visual. Aparece jalonada por una serie importante de inmuebles asociados a las actividades marítimas y comerciales del Puerto de Sevilla.</td></tr>
<tr><td>Paisaje portuario del borde fluvial izquierdo</td><td>Desde el antiguo Monasterio de Santa Mª de las Cuevas, relacionado con la preparación de los viajes de Cristóbal Colón a América, hasta el convento de Nuestra Señora de los Remedios junto al antiguo muelle de las Muelas, se abre un frente fluvial de gran belleza paisajística y que todavía mantiene una cierta fisonomía de barrio marinero. Al igual que sucede en el borde izquierdo existen numerosos recursos patrimoniales asociados, hecho que le confiere no sólo morfología de borde fluvial, sino también profundidad urbana en relación con la transversalidad de su interacción con el tejido urbano.</td></tr>
<tr><td>Torre del Oro</td><td>El Museo Naval de la Torre del Oro contiene numerosas muestras militares y civiles de gran valor técnico e histórico que relacionan íntimamente el río, Sevilla y el mar, tres elementos inseparables. Depende del Ministerio de Defensa. Cuenta con salas de exhibición y sala de investigadores.</td></tr>
</table>

	Antigua Universidad de Mareantes-Palacio de San Telmo	Es un edificio de gran interés arquitectónico (1682). En la actualidad es conocido como Palacio de San Telmo. Fue proyectado para albergar a la Universidad de Mareantes; en el siglo XIX fue residencia de los Duques de Montpensier; en 1901 se transformó en Seminario General y Pontificio; en 1920; desde 1911 se inician estudios para ceder parte de sus terrenos a la Exposición Iberoamericana; Finalmente fue rehabilitado por el arquitecto G. Vázquez Consuegra en 2011 como sede oficial de la Presidencia de la Junta de Andalucía. La capilla principal del palacio está presida por la Virgen del Buen Aire (siglo XVII) que estuvo en Triana en la primitiva sede de la Universidad de Mareantes.
	Casa de las Columnas en Triana	Antigua sede de la Universidad de Mareantes (1681) aunque en realidad funcionó como hospital y asilo gremial de los marineros. La antigua casa dedicada a la Virgen del Buen Aire fue profundamente reformada en 1780.
	Capilla del Carmen en el Altozano de Triana	La capilla fue construida por Aníbal González (1924-28) al final del puente de Triana. Está dedicada a la advocación marinera de la Virgen del Carmen.
	Capilla de los Marineros en Triana	Es un templo de una sola nave cubierta por alfarje. Fue construido como sede de la Hermandad de la Esperanza (creada por los gremios de alfareros y pescadores) entre 1759 y 1815. Contiene un importante patrimonio religioso, destaca la imagen de la Esperanza de Triana atribuida a Juan de Astorga (1779-1849). Uno de los momentos claves de la vinculación entre Triana y los oficios del mar es cuando se interpreta en celebraciones religiosas la Salve Marinera.
	Casa de la Contratación de Indias	Creada en 1503 para regular el comercio y la navegación con el Nuevo Mundo, estuvo alojada inicialmente en las Atarazanas, pasando en 1506 a los Reales Alcázares, al sector del Rey D. Pedro, donde se encuentra el denominado Cuarto del Almirante en el que está el retablo de la Virgen de los Navegantes de Alejo Fernández (1531-36). Fue trasladada a Cádiz en 1717.
	Consulado de Mercaderes o Casa-Lonja	Fue fundada en 1543 para albergar las operaciones mercantiles privadas de los banqueros y comerciantes. Fue proyectada por Juan de Herrera (1585-98) y en la ctualidad alberga el Archivo de Indias.
	Vocabulario de términos marinos y toponimia en el callejero urbano	Existen numerosas referencias literarias o de tradición oral en las que se recogen términos o noticias relacionadas con las actividades de la navegación o de la pesca en la ciudad de Sevilla. En el callejero de Sevilla se pueden identificar la vinculación urbana con determinados oficios de la navegación.
Protección	Los edificios históricos así como los bines muebles reseñados como recursos asociados cuentan con la máxima protección patrimonial debido a su reconocimiento histórico.	
Uso actual	Los usos actuales son de carácter público y privado y están en relación con actividades de representación institucional, culturales o religiosas. En algunos casos han sido reutilizados desde el sector privado como sucede con la estación fluvial que está dedicada a restaurante.	
Potencialidad	El conjunto de bienes identificados en la lectura puerto-historia disponen de gran visibilidad patrimonial y forman parte de la idea general que de la historia de la ciudad tienen la mayoría de los ciudadanos de Sevilla. Destacamos la carencia, ya observada anteriormente, respecto de la fragmentación	

	interpretativa de este variado y rico registro cultural relacionado con la actividad portuaria, de la navegación y de sus oficios asociados. Sería necesario establecer un sistema integral de interpretación de los subsistemas que hemos identificado en este proceso del río Guadalquivir como un río industrial.



5. 3. PAISAJE FUNCIONAL DE LA PRODUCCIÓN

PROCESOS IDENTIFICADOS
Las fábricas de la Ilustración
La Sevilla de Pickman
La arquitectura industrial del Regionalismo
La segunda industria Moderna
La producción tradicional de los corrales de artesanos
Industria, urbanismo y sociabilidad en avenida de Miraflores

5.3.1. CARACTERIZACIÓN

La globalización es urbanización y el punto de no retorno de este proceso se puede situar conceptualmente en la interacción establecida entre la industria y la ciudad, de este modo más que hablar de arquitectura industrial en la ciudad de Sevilla es más preciso hablar de urbanismo industrial en una doble acepción, primero como proceso de construcción que supera en su programa la tipología del edificio aislado, y después como sistema combinado de producción, residencia e infraestructuras en un marco eminentemente urbano, que proporciona una imagen renovada de ese paisaje. En esta fase se pondrán de relieve los antecedentes de la industria artesanal, su repercusión en la protoindustrialización de la época Ilustrada y el proceso plenamente industrial que dio lugar a la primera y a la segunda industrialización.

Estos paisajes de la producción se definen por su escala y carácter urbano y constituyen el conjunto de edificaciones e infraestructuras, de muy variadas tipologías, en los cuales se llevaron a cabo los procesos y procedimientos de transformación productiva, desde la etapa de las artesanías manuales, pasando por la de las manufacturas de incipiente mecanización hasta llegar a la industrialización mecanizada. En estas sucesivas, y a veces yuxtapuestas, fases de la producción se modificó sustancialmente, y en diversos momentos, la trama histórica urbana hasta convertir a la ciudad-taller-tienda en ciudad-fábrica-mercado, ya fuera formalmente, mediante la acción conjunta de empresarios, trabajadores, gestores, urbanistas, ingenieros, arquitectos y ciudadanos, o virtualmente, mediante la acción de creadores artísticos, líderes ideológicos o visitantes.

En este paisaje industrial urbano se pondrán de relieve las diversas tipologías de la arquitectura industrial así como sus modos de urbanización que nos informan de los antecedentes de la industria artesanal (prototipos diacrónicos de carácter no codificado), su concreción durante la débil protoindustrialización (Fábricas Reales o manufacturas) la consolidación de la fábrica moderna (fábrica de pisos o factoría) para llegar a la época de la segunda industria moderna (planta industrial y polígono industrial). Tipologías, todas ellas, en las que encontramos cristalizadas las estrategias culturales, económicas y de proyecto arquitectónico, que distinguen a cada época por sus materiales, estilos o composición y que pueden ordenarse en sistemas, conjuntos o elementos.

El patrimonio industrial esta compuesto por un variado repertorio de testimonios tanto materiales e inmateriales generados, en el transcurso histórico, por las

actividades productivas. Estos bienes patrimoniales se insertan en un paisaje o entorno determinado que ha de ser objeto de protección. En el patrimonio industrial encontramos valores patrimoniales globales referidos identificados por los siguientes criterios: históricos, territoriales, tecnológicos, sociales, arquitectónicos, de activación y didácticos.

El patrimonio industrial sevillano constituye un amplio campo de conocimientos y experiencias que se pueden concretar en una triple perspectiva. Primero como piezas arquitectónicas vivas que son sujeto de constantes remodelaciones y reutilizaciones; en segundo lugar, como agentes activos de transformaciones urbanas y, en tercer lugar, como patrimonio histórico necesitado de catalogación, análisis, caracterización, articulación y difusión.

Localización y unidades

LOCALIZACIÓN Y UNIDADES	MEDIO REGIONAL		Ejes de movilidad: Madrid, Málaga, Cádiz, Huelva.
	PRÓXIMO METROPOLITANO		Banda industrial del Guadalquivir. Redes ferroviarias Sevilla-Huelva, Sevilla-Cádiz, Sevilla-Córdoba-Madrid, Sevilla-Mérida
	INTERIOR URBANO		Centros y zonas artesanales del Centro Histórico. Espacio religioso o agrario desamortizado Manufacturas de la Ilustración Fábricas de la industrialización Polígonos industriales

Diacronías

Los procesos tecnológicos de la energía y los procedimientos aplicados la extracción, producción y distribución de bienes se pueden agrupar en las fases de:

1. Adquisición-incorporación (dependencia)
2. Asimilación-aprendizaje (tutela).
3. Innovación-reproducción autonomía).

Para el caso sevillano debe ser observada la transformación sufrida desde la época de las artesanías manuales a la época de las manufacturas mecanizadas.

Conexiones

El análisis de los espacios de la producción se realiza desde áreas estratégicas, cada una de las cuales aborda sus testimonios patrimoniales desde un enfoque distinto, con la pretensión de recoger las relaciones existentes entre el territorio, el recurso patrimonial, la memoria, la protección, la investigación y la acción. Estos enfoques poseen entidad propia pero al mismo tiempo se entrelazan entre sí partiendo del hecho multidisciplinar de la industria que encuentra su razón de ser en el objetivo central de esta metodología basada en el paradigma de la cliodiversidad desde la cual se entiende el patrimonio en su carácter diacrónico y conformador de una estratigrafía cultural compuesta por el legado material e inmaterial de una comunidad concreta en interacción diacrónica con un territorio determinado en el que se reconocen todas las identidades y sus construcciones simbólicas.

Narraciones de ordenación

Tipológica-cronológica

Etapa de las artesanías:

- Vestigios arqueológicos
- Caños de Carmona/Puerto del Arenal/Lonja/Toponimia/Corrales de artesanos

Las Reales fábricas:

- Real Fundición de Cañones/Real Fábrica de Tabaco/Almacén de Maderas del Segura/Casa de la Moneda/Real Maestranza de Artillería
- Molino de San Juan de los Teatinos/Mercado calle Feria

El proceso de la primera y la segunda revolución industrial

- La Fábrica de Cerámica la Cartuja
- Puentes de Triana, Alfonso XIII y San Telmo
- Mercado de Entradores de Pescado, de El Postigo y de la Puerta de la Carne
- Muelles: del Arenal, de Nueva York, de Las Delicias, de Tablada, de Triana-Los Remedios y de El Batán
- Centrales eléctricas, subestaciones y centros de transformación
- Terminales de transporte ferroviario, portuario, aeroportuario y de carretera
- Sectores industriales: textil, alimentaria, química, metalurgia, cerámica y vidrio
- Programa residencial obrero asociado a zonas industriales

PROCESOS ASOCIADOS IDENTIFICADOS

Las fábricas de la Ilustración	
La Sevilla de Pickman	
La arquitectura industrial del Regionalismo	
La segunda industria Moderna	
La producción tradicional de los corrales de artesanos	



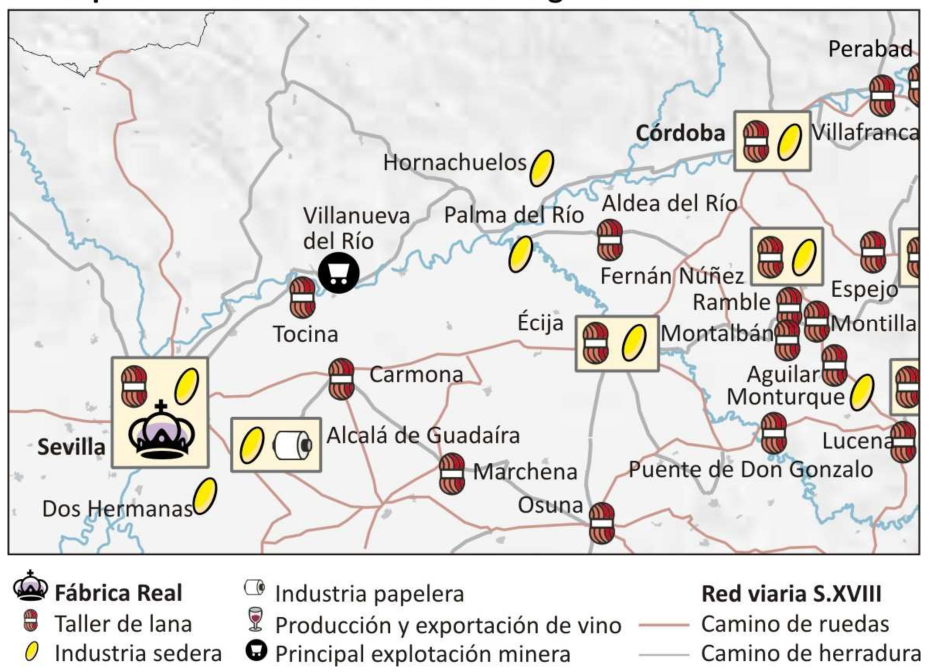
5.3.2. Proceso específico
Las Fábricas de la Ilustración
Otros procesos específicos identificados

- **La Sevilla de Pickman**
- La arquitectura industrial del Regionalismo
- La segunda industria Moderna
- La producción tradicional de los corrales de artesanos
- **Industria, urbanismo y sociabilidad en avenida de Miraflores**

5.3.3. Descripción y análisis del proceso
Las Fábricas Reales de la Ilustración

El concepto de Real Fábrica está inmerso en una cierta indefinición. Este tipo de establecimiento industrial se asocia mecánicamente con las propuestas del reformismo Borbónico establecidas en España a partir del siglo XVIII. Sin embargo el historiador A. M. Bernal ofrece nuevos y concluyentes datos que vienen a deshacer este lugar común de las fábricas dieciochescas: "*La primera experiencia de establecimiento de real fábrica que hemos encontrado tuvo lugar en el pueblo sevillano de Alcalá de Guadaíra, a través del proyecto presentado por unos mercaderes e industriales flamencos a fines del siglo XVII*", con lo cual no sólo hace retroceder la cronología hacia el siglo anterior sino que además otorga a una fábrica andaluza ese privilegio de haber ensayado una nueva fórmula empresarial en la que: "*los promotores aportaban los capitales necesarios, aunque solicitando de paso unos privilegios de instalación por medio de una subvención pecuniaria a cargo de la Real Hacienda para hacerlo realidad. Ellos aportarían la tecnología precisa para la fabricación, traerían técnicos y personal especializado de su país natal y se comprometían a establecer, junto a los talleres de producción, una escuela de formación donde los niños pudieran ir adquiriendo el conocimiento y destreza necesarios*".





El siglo XVIII inauguró una época de profundos cambios. Aunque, como se demostró durante el siglo XIX e incluso en el XX, desgraciadamente, "*lo viejo no acababa de morir y lo nuevo no terminaba de nacer*" (Bertolt Bretcht), de manera que algunos de los proyectos más utópicos, como el canal navegable entre Madrid y Sevilla de 771 kilómetros de recorrido, no pudieron realizarse o numerosas Reales Fábricas pronto demostraron sus malos resultados en lo que atañía a la gestión interna, su insuficiente tecnología o la inexistencia de una auténtica demanda privada de sus productos.

Pero a pesar de los inconvenientes descritos el siglo XVIII constituyó un periodo de honda trascendencia para la transformación territorial de España, tanto en lo que refiere a los grandes proyectos de las obras públicas (canalizaciones, mejora de los caminos, embalses…) como a las reformas urbanísticas de las principales ciudades (apertura de paseos y plazas, alineamientos, abastecimiento de agua…) o los procesos de colonización como el de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena. En el caso de Sevilla, aunque parezca paradójico, la pérdida de la Casa de la Contratación en 1717 en beneficio de Cádiz significó despertar del sueño americano.

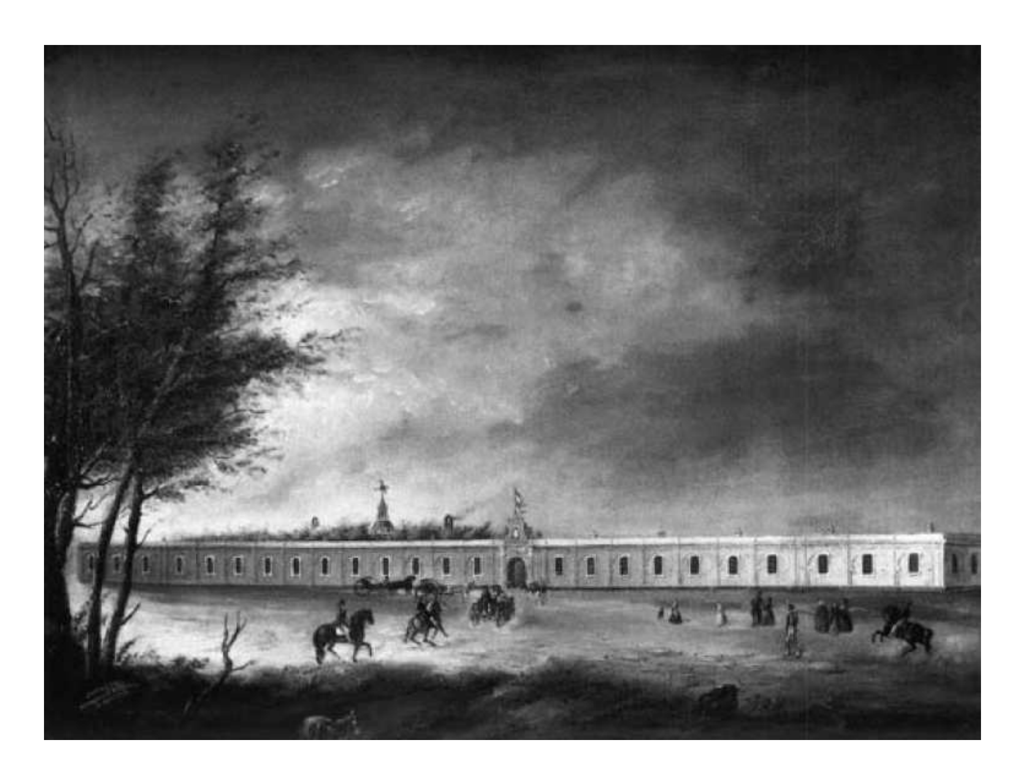
De modo que frente a la opinión mayoritaria acerca del ocaso de la ciudad en este periodo, hemos de poner de relieve las importantes inversiones que la Corona española realizó durante el siglo XVIII en esta ciudad, dirigidas a generar una industria de control estatal que tuvo extraordinarias repercusiones sobre el empleo (iniciándose además la incorporación de la mujer al trabajo en las fábricas), sobre la renovación tecnológica de los distintos sectores productivos afectados, la modificación sustancial del diseño urbano en sectores estratégicos de la ciudad y la construcción de unas extraordinarios edificios industriales de elevado valor arquitectónico.



Anónimo. Real Maestranza de Artillería de Sevilla. Siglo XIX, colección particular, Madrid.

El balance actual de aquella herencia ilustrada, en lo que se refiere a su consideración como patrimonio industrial, es que en Sevilla existe el conjunto industrial urbano del siglo XVIII más importante de toda Europa. Y este es el relieve que debe ser destacado desde la perspectiva de los procesos de los Paisajes Históricos Urbanos en la ciudad de Sevilla.

Las Reales Fábricas en Sevilla inauguran un nuevo modelo tipológico, un edificio inédito hasta entonces para usos industriales al concentrar en un solo espacio arquitectónico los procedimientos y máquinas que permitan un trabajo colectivo en cadena, -encadenado sería el término apropiado dadas las condiciones de trabajo de entonces-, éste nuevo edificio era la fábrica. La reunión en un mismo edificio de diferentes trabajos tendrá un efecto de transformación radical de la organización del espacio, que primero irá destinado a contener hombres y máquinas y, ya en el siglo XIX, se transformará en una auténtica máquina global. Las primeras tipologías copian al palacio e instaurarán en sus pisos un sistema de circulación horizontal para la producción de manufacturas escasamente mecanizadas, siendo vertical cuando la industrialización esté más avanzada y la distribución energética desde un eje rotor central lo haga necesario. Eran ejecutadas por los arquitectos de la Administración y exteriormente presentan un aspecto solemne y clasicista y, como ya hemos dicho, se inspiraban en edificios urbanos o en las construcciones rurales de la nobleza.



Anónimo. Real Fábrica de Artillería de Sevilla, siglo XIX, colección particular, Madrid

Los ingenieros o arquitectos de la Corona intentaron en Sevilla proporcionar una doble respuesta, primero, arquitectónica, iniciando una tipología exclusivamente fabril y segundo, económica, que responda a un nuevo modelo de producción. La *Fábrica Real*, a imitación de las *Manufacturas* francesas, será el tipo elegido y ha de ser capaz de responder a las siguientes funciones 1ª Organización del espacio en base a un proceso productivo completo; 2ª Ahorrar tiempo y facilitar el trabajo ininterrumpido; 3ª Organizar las diversas fases del trabajo racionalmente; 4ª Ejercer un control eficaz sobre el producto y los trabajadores. El desarrollo en planta se realizará por medio de un bloque cuadrado o rectangular con uno o más patios interiores y de localización preferentemente urbana o en núcleos rurales cercanos a poblaciones.

Las Fábricas de la Ilustración en Sevilla constituyen un paisaje del cual, hasta ahora, sólo se identificaban sus edificios de forma aislada de este completo, complejo y significativo paisaje histórico urbano. Lo interesante de este extenso programa de construcciones industriales en la ciudad de Sevilla es que, además del valor intrínseco de estas arquitecturas, coinciden en el tiempo con la época que podríamos denominar como la Sevilla de Olavide. De manera que partiendo de esta denominación: la "Sevilla de Olavide", podemos caracterizar un proceso de reformas urbanas y de nuevas edificaciones que contextualizan el proceso de las Fábricas de la Ilustración en la ciudad de Sevilla.

Los cambios urbanos antes aludidos consistieron en la paulatina adaptación de una ciudad insalubre, insegura y desordenada, gobernada por el estamento nobiliario en alianza con el sector eclesiástico, a otro modelo de ciudad más acorde con los criterios de racionalidad en el gobierno, de higiene en el uso de los espacios públicos y de transformación tipológica para generar un nuevo tipo de residencia doméstica. Para que se produjeran estos cambios fue necesaria la labor de un un representante de las

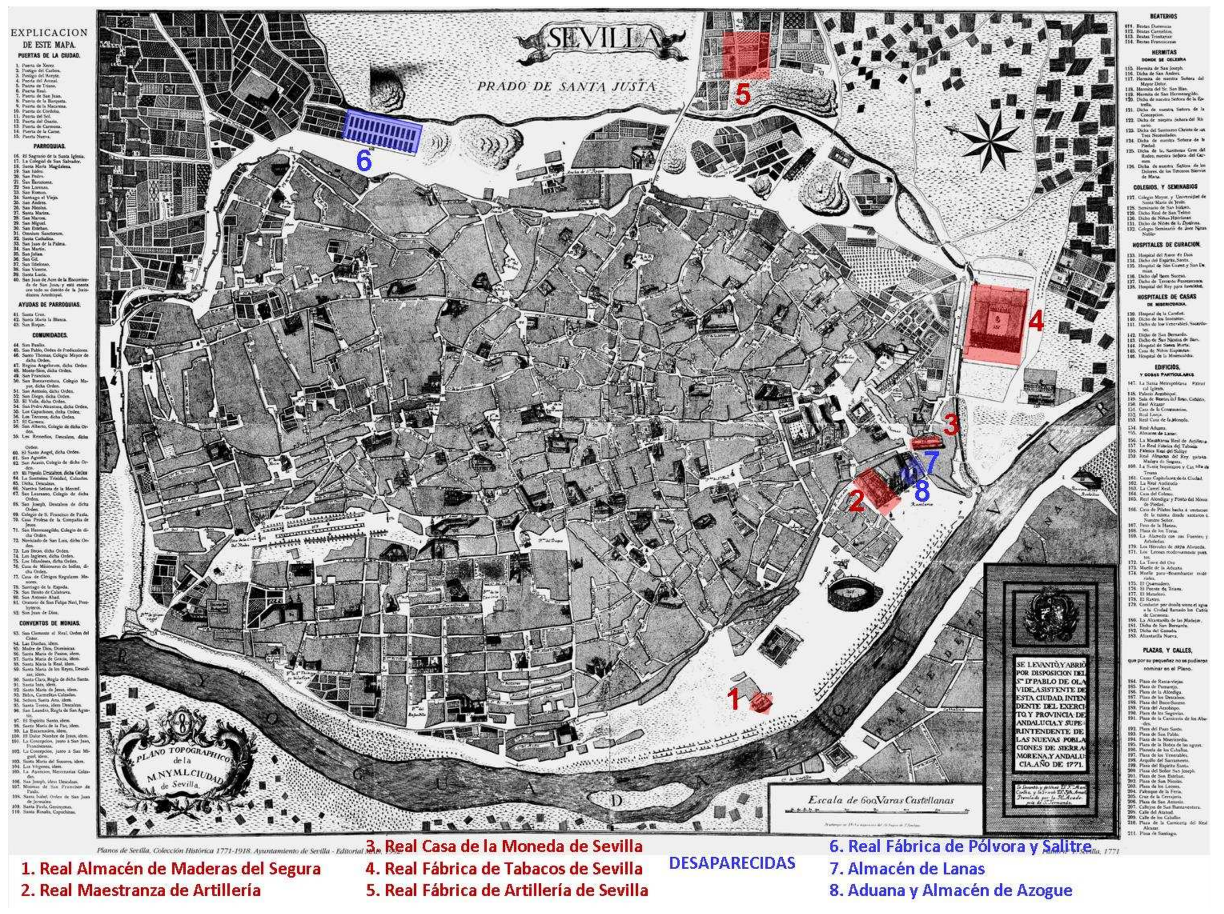
ideas de la Ilustración como fue Pablo de Olavide, el cual, cuando fue nombrado Asistente de Sevilla entre 1.767-75, impulsó un importante conjunto de reformas entre las que podemos destacar la reordenación del antiguo sector de las Casas de la Mancebía (1.772-78) entre la calle de La Pajería y la Puerta del Arenal según trazas del arquitecto Prudencio de Molviedro; teniendo especial interés el nuevo modelo de ordenación urbana consistente en la división de la ciudad en cinco cuarteles, en ocho barrios, con sus correspondientes manzanas. La figura de gobierno más sobresaliente del nuevo organigrama del poder municipal era el Alcalde de barrio que se encargaba de velar por la seguridad de los vecinos, mantener la limpieza y el alumbrado de las calles, el empedrado de las calles y censar a los residentes. Estas reformas responden a un análisis racional de la ciudad que supera la visión idealista anterior; la ciudad ya no aparece como un cuerpo único e indisoluble, sino como un organismo complejo, compuesto de fragmentos en función de la clase social o de la cultura a la que se pertenezca. Y se inicia un proceso trascendental para la ciudad mediterránea, para Sevilla, como va a ser la socialización del espacio público, su definición y delimitación, su puesta al servicio de la colectividad.

Desde el punto de vista de la arquitectura residencial se puede observar la consolidación de la casa-patio como tipología preferente para la vivienda doméstica, la cual partía de la tradición islámico-mudéjar y renacentista para adaptarla a los nuevos tiempos mediante la regularización de las fachadas, con nuevas ordenanzas para su composición, y una distribución interior más funcional.

La ciudad resultante de este amplio proceso de reformas se empezaba a parecer a otras ciudades europeas. Se reordenaron los antiguos espacios públicos convirtiéndolos en nuevos paseos, como La Alameda, reformada entre 1.731 y 1.764, a la que se dotó de fuentes y numerosos árboles, al tiempo que se canalizaron los insalubres arroyos que la rodeaban; el Paseo del Arenal también fue objeto de importantes cambios, entre los que identificamos la construcción de la Plaza de Toros de la Maestranza (1761) por el arquitecto Vicente San Martín. Si a ello añadimos las reformas del Plan de Estudios de la Universidad de Sevilla, la promulgación de un Reglamento de Teatro, la habilitación de zonas de baño en el Guadalquivir, su relación con los intelectuales Ilustrados de la ciudad, su posesión de libros prohibidos y la fundación de la Sociedad Patriótica Sevillana, siguiendo las orientaciones del Ministro Pedro Rodríguez Campomanes en su libro “Discurso sobre el fomento de la industria popular” de 1774, que sería el germen de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Sevilla, no es extrañar la animadversión que su figura y su gestión originó entre las fuerzas más conservadoras de la ciudad. Siendo denunciado ante la Inquisición por el fraile capuchino Fray Romualdo de Friburgo y que, después del correspondiente proceso, dio con los huesos de Olavide en la cárcel en 1.776, contando con sentencia firme de exilio perpetuo y condena como hereje en 1778. Olavide huyó a París en 1.779, donde **Voltaire** dijo de él: "*Vos y cuarenta como vos necesita España*".

Como conclusión a este primer análisis de la Sevilla Ilustrada hemos de destacar el encargo de Pablo de Olavide a Francisco Manuel Coelho para levantar y delinear un Plano Topográfico de la ciudad de Sevilla en 1771. En este plano podemos identificar algunas de las reformas iniciadas durantes su mandato como Asistente. Pero

esencialmente el denominado como Plano de Olavide constituye un excepcional documento-monumento en el que se aprecian los valores de intelectuales de la Ilustración trasladados a un proyecto de utilidad pública, en este caso algo aparentemente tan modesto como una obra gráfica tallada en dulce (al aguafuerte y buril), en el cual encontramos la primera planimetría moderna de la ciudad realizada mediante la novedosa proyección ortogonal que debía servir para una gestión racional de los problemas existentes en una ciudad tan importante como Sevilla desde la perspectiva de que la ordenación de la ciudad debía partir de un conocimiento geográfico de carácter objetivo que permitiera comprender la ciudad en su globalidad.



Fábricas de la Ilustración en el Plano de Olavide (1771)

La estructura económica de la ciudad de Sevilla en la época Ilustrada, generada por la intervención y financiación por la monarquía Borbónica, nos ha legado un sistema patrimonial definido por la tipología de Real Fábrica que identificamos a partir de los edificios que se relacionan a continuación siguiendo el orden de un itinerario que se orienta de Norte a Sur y hacia el Este:

- Real Almacén de Maderas del Segura
- Real Maestranza de Artillería
- Real Casa de la Moneda de Sevilla
- Real Fábrica de Tabacos de Sevilla
- Real Fábrica de Artillería de Sevilla

Los edificios industriales reseñados conforman unidades espaciales que pueden ser clasificadas a partir de la zonificación que el Plan General de Sevilla hace de la ciudad en función de los ámbitos territoriales, las entidades de crecimiento y las tipologías arquitectónicas relevantes.

ÁREA CENTRAL		
ÁMBITO TERRITORIAL	ENTIDAD DEL CRECIMIENTO	UNIDAD ESPACIAL / TIPO ARQUITECTÓNICO
A. Entorno Casco Murado A.1. Frente Portuario Histórico	A.1.1. Frente Portuario Histórico.	1.1.1. Atarazanas-Hospital de la Caridad Temprado. Jardín de la Caridad. 1.1.7. Ordenación del Puerto Histórico. 1.1.7.5. Almacén de Madera 1.1.8. Casa de la Moneda. 2.1.1. Fábrica de Tabacos. 2.1.1.1. Recinto interior a la verja-foso.
ÁREA EXTENSIÓN ESTE		
ÁMBITO TERRITORIAL	ENTIDAD DEL CRECIMIENTO	UNIDAD ESPACIAL / TIPO ARQUITECTÓNICO
E. Área de Extensión Este. E.1. Puente de la Puerta de la Carne.	E.1.1. Avenida de Eduardo Dato. Huerta del Rey. (T.1º).	1.1.1. Fábrica de Artillería San Bernardo. 1.1.2. Arrabal de San Bernardo. 1.1.3. Ampliación Fábrica de Artillería.

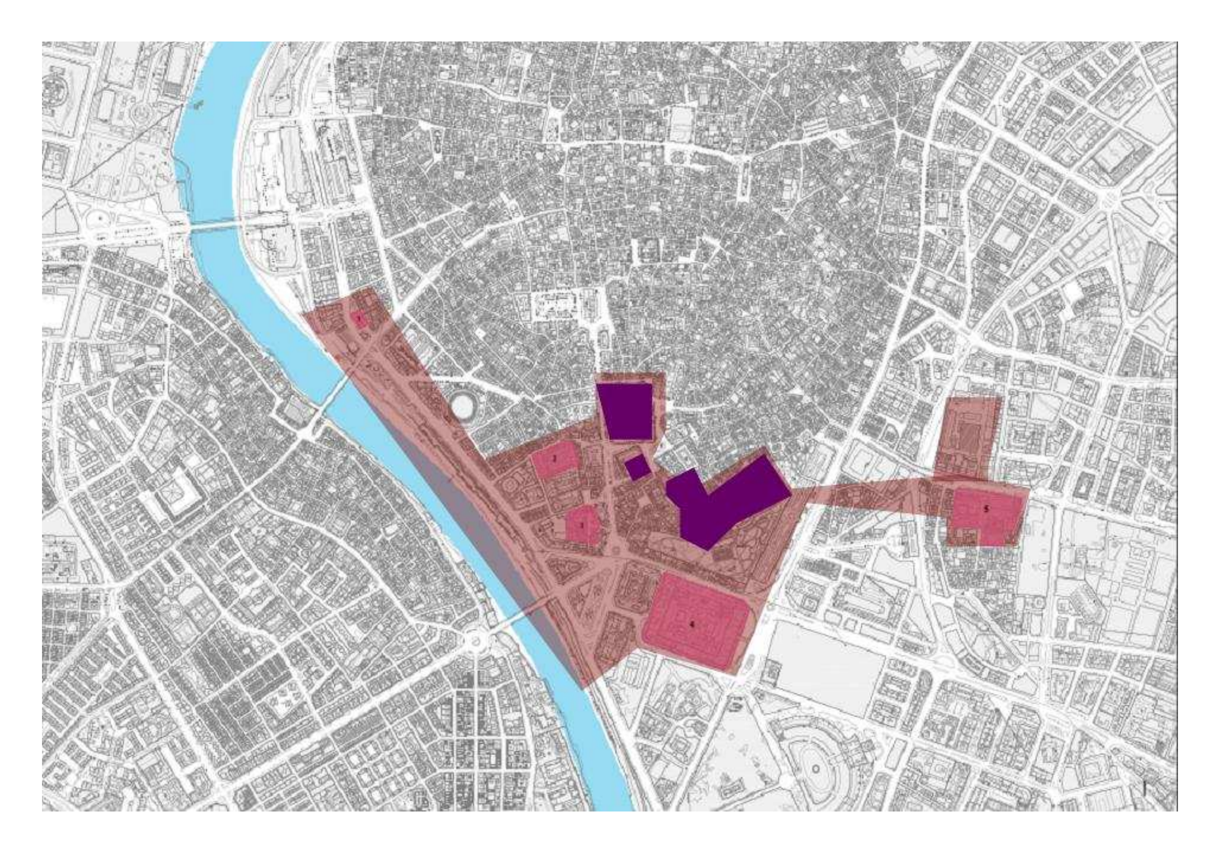
5.3.4. Recurso asociado 1: las Fábricas de la Ilustración

Recurso nº 1		
Denominación	**LAS FÁBRICAS DE LA ILUSTRACIÓN**	
Imágenes		
Localización	Son edificaciones muy cercanas al límite amurallado con la ciudad histórica y en el borde fluvial izquierdo, desde el puente de Triana y el muelle del Arenal hasta el de las Delicias. Las fábricas que quedaron fuera de esta localización preferente fueron las de Artillería junto al barrio de san Bernardo y la de Pólvora y Salitre (desaparecida) en el entorno de la Puerta del Sol.	
Tipología	Fábrica Real en una o dos plantas combinando patios con salas y naves con soluciones de cubierta a dos aguas o en terraza.	
Recursos asociados	Localización	Recursos
	Real Almacén de Maderas del Segura (1735) Calle Arjona	Real Almacén de Maderas del Segura (1735). Los almacenes fueron construidos para asegurar la conservación y el tratamiento de la madera obtenida en la Sierra de Segura, en el nacimiento del Guadalquivir, que era arrastrada río abajo hasta su llegada a Sevilla. El antiguo almacén estaba organizado en un edificio de planta rectangular y de sólo una altura, de estilo neoclásico, con torreones de vigilancia que marcaban las esquinas del mismo. El edificio se edificó en la zona conocida como *Afueras de la Puerta de Triana*, en el inicio del Puente de Barcas, que era un lugar de gran actividad comercial y permitía la conexión con Huelva y el Aljarafe. Las Atarazanas estaban muy próximas lo que explica el lugar elegido por la necesidad de madera para la construcción y reparación de navíos. El edificio fue reformado en los años hacia 1942 por los arquitectos Balbontín y Delgado Roig para convertirse en edificio destinado a viviendas en sus 2 plantas superiores y dejando la planta baja para estación de autobuses DAMAS, dedicándose a locales comerciales.
	Real Maestranza de Artillería (1719) Paseo de Colón, calle Dos de Mayo	Real Maestranza de Artillería en las antiguas Atarazanas Reales. La Maestranza de Artillería es fruto de diferentes intervenciones realizadas desde (1719) consistentes en la edificación nuevas instalaciones junto al Paseo de Colón y la reutilización de las antiguas naves de la Atarazanas. El edificio tomo relevancia como sede de la Real Maestranza de Artillería durante el reinado de Carlos III. Tras el desalojo de las pescaderías de la nave 1 en 1760

	y Calle Temprado	la Maestranza ocupará las siete naves comenzando un intenso periodo de reformas que cambiará la fisonomía del monumento con la construcción de bóvedas, elevación de segundos pisos, la realización del Edificio de Cabecera con la nueva fachada, etc.). Se amplían las funciones de la Maestranza de fabricación de elementos artilleros, pertrechos y carruajes. En 1782 Se amplía el edificio con la construcción de las naves altas y el cuerpo de fachada. Esta construcción perpendicular a las siete naves cabalga sobre los contrafuertes de los primeros arcos y se eleva una sala para depósito de armas cubierta con techumbre de tejas. Se practica la entrada en el centro del cuerpo de fachada de la nave 4 que cobra protagonismo como galería general de registro de las restantes.
	Real Fábrica de Tabacos de Sevilla (1726) Calle San Fernando, calle Doña María de Padilla y calle Palos de la Frontera	La Real Fábrica de Tabacos de Sevilla, cuyo trazado inició Ignacio de Sala en 1726-1731, fue continuado por Diego Bordick en 1733-1737 para ser finalizado por Sebastián van der Bocht entre 1750 y 1757. Es un edificio de planta rectangular, rodeado por un foso defensivo, articulándose en torno a un patio central y a otros patios menores situados en los laterales. La franja sur estaba destinada a oficinas y residencia de funcionarios, mientras los dos tercios restantes se dedicaron a prensado, manufactura y almacenes; el secado se realizaba en las terrazas superiores, por donde circulaba el aire a través de una cornisa con balaustrada, desaparecida en la actualidad tras sucesivas reformas, que confería un remate de gran ligereza al primitivo edificio de aspecto excesivamente monumental y solemne. Los muros son de un grosor extremo con el fin de preservar la humedad necesaria para el tabaco. El aspecto exterior es el de un gran conjunto palacial marcado por un ritmo horizontal que se acentúa por la repetición de los vanos de la fachada. El edificio consta de dos pisos y en el mismo recinto se construyeron dos templetes exentos para servir de cárcel y capilla. Su estilo tardobarroco resalta la importancia del edificio como centro de poder a lo que contribuye el cerramiento mediante un foso con torreones de vigilancia en las esquinas.
	Real Casa de la Moneda (1761) Calle Santander, calle Matienzo, calle Habana y calle Almirante Lobo	Real Casa de la Moneda de Sevilla. Era un edificio estratégico para la economía española y europea de los siglos XVI al XVII. En su época de pleno apogeo trabajaban más de 200 empleados que se encargaban de fundir y acuñar moneda. Estaba ubicada en la entrada de la ciudad, entre la Torre del Oro y la Torre de la Plata y contaba con la supervisión de la poderosa Casa de Contratación. Ocupa una superficie irregular compuesta por edificaciones, patios y calles interiores en el mismo lugar donde estuvo la ceca medieval del siglo XIII. Como Casa de la Moneda sufrió diferentes reformas entre los siglos XVI al XVIII, correspondiendo su aspecto actual a la última fase cuando se le añadió la gran portada que conforma el acceso principal, obra de Sebastián Van der Borcht en la calle Santander.
	Real Fábrica de Artillería de Sevilla (1725) Avenida Eduardo Dato	La Real Fábrica de Artillería, cuyo nombre original era “Fábrica de bronces”, fue creada en torno al año 1565 en el barrio de San Bernardo, a extramuros de la Ciudad y fue objeto de numerosas modificaciones para adaptarse a la artillería moderna. De la edificación original no quedan restos ya que con la construcción de la nueva fábrica en 1720 se fue demoliendo progresivamente el taller antiguo hasta llegar al trazado original, un conjunto dentro de la trama urbana del barrio al que se le incorporan algunas calles como patios interiores.

		A finales del siglo XIX y principios del XX el edificio adquiere los límites con los que hoy lo conocemos. Durante siglos la fábrica ha sido uno de los principales elementos de desarrollo económico del barrio de San Bernardo, configurando así su carácter urbano. Corresponde en su tipología a la concepción de grandes edificaciones militares de la época con un sentido unitario del espacio. Su concepción inicial se basa en la definición de una cuadricula continua cuyo modulo de repetición esta formado por cuatro pilares unidos por un sistema arquitrabado y cubiertos por una bóveda vaída, cuyas proporciones son las del gran horno de fundición. Con este sistema se lograba un espacio de grandes dimensiones capaz de albergar libremente los diferentes talleres en los que se había de desarrollar el proceso de producción.
Protección	Este conjunto de edificios industriales cuenta con la máxima protección patrimonial con categoría de Monumento Histórico.	
Uso actual	Los usos actuales son los siguientes: 1. el Real Almacén de Maderas del Segura tiene usos residenciales privados en sus dos plantas superiores y como espacio comercial en su planta baja; 2. La Real Maestranza de Artillería del sector del Paseo Colón sólo mantiene en pie la fachada neoclásica que sirve de marco para el actual Teatro de la Maestranza, en su sector de las Reales Atarazanas se conservan los espacios de la sala de armas, fundición, biblioteca y oficinas y pronto será rehabilitado como Centro Cultural CaixaForum; 3. La Real Fábrica de tabacos fue reutilizada para sede de la Universidad de Sevilla en 1951; 4. La Real Casa de la Moneda fue rehabilitada para viviendas, locales de oficinas y sala de teatro (en la antigua nave de la fundición) entre 1990 y 2008; La Real Fábrica de Artillería es de propiedad municipal desde el año 2008 por Convenio entre esta institución y el Ministerio de Defensa. Todavía no dispone de un Plan Director actualizado (se realizó uno en 2003) que articule tanto el diagnóstico previo de su estado actual con los usos posibles.	
Potencialidad	El conjunto compuesto formado por las Reales Fábricas fundadas en Sevilla constituye uno de los sistemas patrimoniales de mayor importancia de esta ciudad. Para ello debe producirse un giro importante en su valoración como conjunto de manera que se establezca una lectura global mediante el Proceso identificado con la denominación de “Las Fábricas de la Ilustración en Sevilla”. Esta consideración unitaria debe enmarcarse en el contexto de las reformas urbanas emprendidas por el Asistente Pablo de Olavide entre las que se incluyen la remodelación del sector de La Laguna junto al Arenal dando lugar a un nuevo barrio del cual queda todavía la huella urbana de su ordenada traza y la regular composición de las fachadas de sus edificios. Las estrategias que habría que desarrollar para evidenciar la potencialidad de este proceso patrimonial serían: - Establecer un discurso patrimonial de carácter territorial, coherente con la definición de los paisajes históricos urbanos, que recoja como un paisaje continuo los ejemplos reseñados pertenecientes a las Fábricas de la Ilustración en Sevilla. - Desarrollar un Plan Especial de Protección del entorno de estos edificios que contribuya a una mejor identificación, comprensión y accesibilidad. - Proponer una lectura integral del siglo XVIII para la ciudad de Sevilla en la que se incluyan las transformaciones urbanas, el ambiente cultural y artístico de la época y el marco socioeconómico en el que se desarrollaron. - Proponer una ampliación de los bienes declarados Patrimonio de la Humanidad (Catedral, Lonja-Archivo de Indias y Reales Alcázares) mediante la creación de una nueva figura que permitiera la extensión como Patrimonio de la Humanidad a los siguientes edificios: Reales Atarazanas, Hospital de La Caridad, Torres del Oro y de la Plata, Casa de La Moneda, Palacio de San Telmo y Real Fábrica de Tabacos. Esta acción contribuiría a generar un área patrimonial de extraordinario valor y riqueza que comprendería un paisaje histórico urbano, de carácter evolutivo, originado	

	entre los siglos XI al XVIII, de tal manera que existiría una membrana patrimonial de protección que englobaría a los edificios citados permitiendo una gestión integral del que se convertiría en uno de los conjuntos de patrimonio mundial más significativos del mundo debido a sus valores históricos, arquitectónicos, urbanos, sociales, económicos y simbólicos.



Plano donde aparece la ampliación del espacio patrimonial considerado Patrimonio Mundial con la incorporación de las nuevas propuestas de inclusión y la delimitación de la nueva zona patrimonial.

Esta ampliación del sistema Patrimonio Mundial de Sevilla implicaría el soterramiento del trazado viario del Paseo de Colón, haciéndolo discurrir, en una primera fase, por los niveles ocupados actualmente por el Parking del Paseo de Colón (la mitad del trazado viario) para en una segunda fase completar el trazado subterráneo. Esta propuesta permitiría desarrollar integralmente la metodología de los Paisajes Históricos Urbanos en las ciudades Patrimonio Mundial desde una gestión integral, renovada y capaz de establecer modelos de interpretación y apropiación acordes con los nuevos requerimientos de UNESCO.

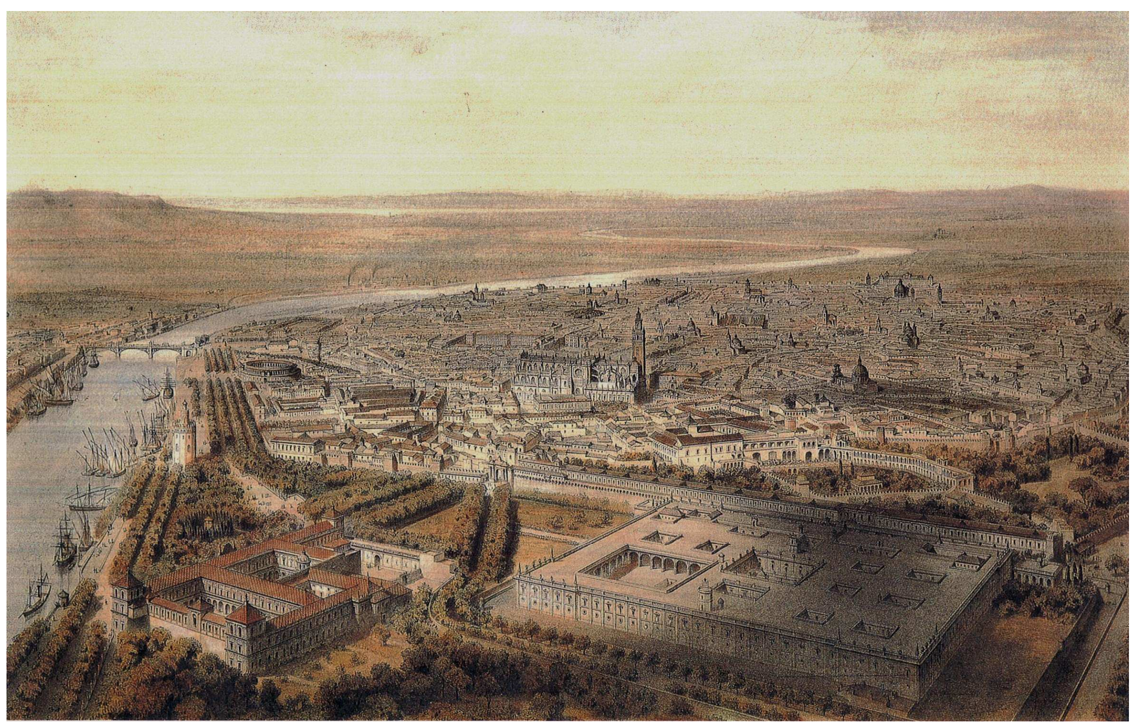
5.3.5. Proceso específico
La Sevilla de Pickman

Otros procesos específicos identificados

- **Las Fábricas de la Ilustración**
- La arquitectura industrial del Regionalismo
- La segunda industria Moderna
- La producción tradicional de los corrales de artesanos
- **Industria, urbanismo y sociabilidad en avenida de Miraflores**

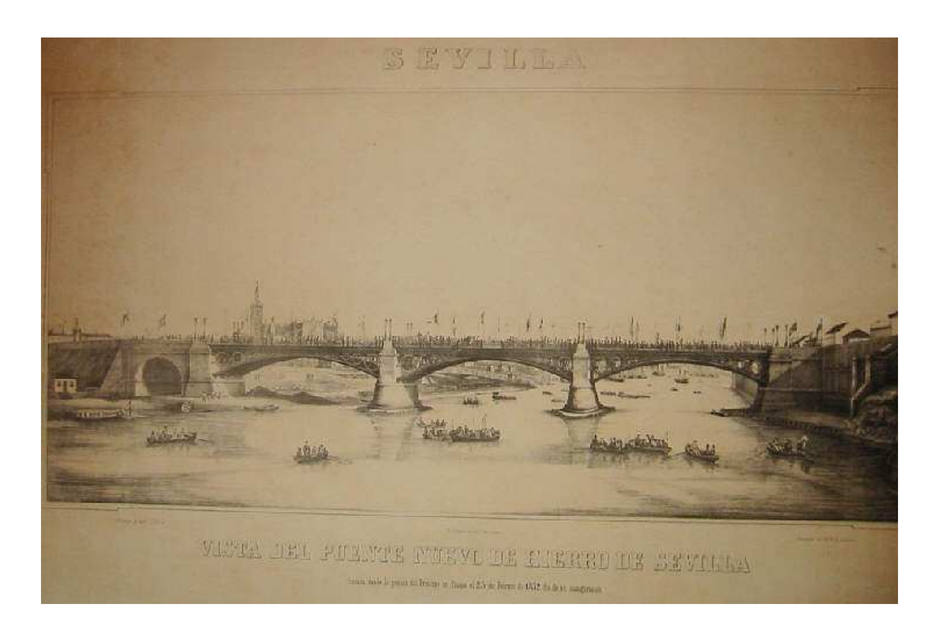
5.3.6. Descripción y análisis del proceso
La Sevilla de Pickman

El historiador Eric Hobsbawm acuñó el concepto de "*el largo siglo XIX*" (*The long nineteenth Century)* para referirse conceptualmente al intenso proceso histórico que comenzó con la Revolución Francesa (1789) y terminó con la Primera Guerra Mundial (1914), periodo en el que junto a estos acontecimientos de inicio y cierre se produjo el tránsito del Antiguo Régimen Señorial a la Sociedad Burguesa, estableciéndose un nuevo orden en el que la revolución industrial fue el factor condicionante de todo el proceso. En España, en el caso particular de Sevilla, también podemos utilizar este modelo de interpretación histórica aplicando las correcciones pertinentes propias de las circunstancias históricas españolas. Pero, más allá de la precisión y adecuación exacta de esta interpretación, lo que nos interesa destacar es el fondo general de los acontecimientos, el escenario histórico, en el cual, también en España, también en Sevilla, se va a producir un lento y paulatino cambio del modelo político, económico y social en consonancia con lo sucedido a nivel europeo.



Sevilla a vista de pájaro, litografía de Alfred Guesdon (1855)

En España habrá que esperar a la superación del paréntesis impuesto por la invasión francesa para que se puedan concretar estos deseos de cambio en la Constitución de 1812 que supuso el triunfo del modelo liberal capitalista, burgués y parlamentario que se estaba extendiendo por Europa y América. Las leyes españolas de la época Ilustrada como el Decreto de Libre Comercio de Granos (1765), el Decretos de Libertad de Comercio con América (1765-78) o el Expediente de la Ley Agraria de Jovellanos (1787) allanaron el camino que conduciría, gracias a la acción legislativa de las Cortes de Cádiz, al cambio de Régimen mediante decretos tan significativos como el de Libertad de Imprenta (1810), el de Supresión de la Inquisición (1813), o el de las Libertad Económica, Comercial, de Trabajo y de Fabricación (1813).



Inauguración del Puente de Isabel II el 23 de febrero de 1852, calotipo de Francisco Leygonier

El proceso de caracterización de paisaje histórico urbano denominado como "La Sevilla Pickman" constituye un espejo en el que se reflejan las transformaciones a las que se aluden en este texto, pero, ante todo, supone un ejercicio de caracterización de la ciudad de Sevilla basado en la identificación contextual de esos cambios en modelo específico de ciudad como es el de la ciudad burguesa e industrial que comienza a fraguarse en estos años y que, cronológicamente, se extiende desde 1830 hasta 1880. La Sevilla Pickman es la ciudad que contempla la llegada del ferrocarril, la construcción del Puente de Isabel II, el Teatro de San Fernando, la primera demostración española del funcionamiento de una trilladora a vapor en el cortijo de Ignacio Vázquez, la botadura del primer barco a vapor español el "Real Fernando" construido en los astilleros de Los Remedios en 1817, la fundación de la Escuela Industrial Sevillana (antecedente de las modernas Escuelas de Ingeniería Industrial) en 1850 o la celebración de la Exposición Agrícola, Industrial y Artística de Sevilla, bajo el patrocinio de los Duques de Montpensier, en 1858. Siete años después (1859) de que la Reina Isabel II inaugurase el Puente que lleva su nombre (conocido popularmente como Puente de Triana) los silbidos del ferrocarril empezaron a competir con los tañidos de los campanarios sevillanos. Los relojes públicos de la Audiencia, la Catedral, la Fábrica de Tabacos, la Fundición de San Bernardo o la Cartuja Pickman anunciaban un tiempo

nuevo, entre las tímidas luces del primer alumbrado público, realizado en 1858 sobre la fachada del Ayuntamiento, producido por una pequeña fábrica de electricidad situada en la calle Mozas, iniciándose las tareas de servicio a domicilio de alumbrado por gas, servicio que en 1871 contabilizaba un total de 1.030 contadores, cifra que ascendería a 2.258 en 1881. La distribución de agua potable se concedió en 1882 a la empresa "*The Sevilla Water Works*" de Jorge Higgins, el mismo empresario que en 1886 se haría cargo de la concesión de tranvías de tracción animal, empresa de transporte que en 1897 se transformaría en "*The Sevilla Tranways Company Limited*" con suministro eléctrico de la recién fundada Compañía Sevillana de Electricidad (la primera gran industria con capital netamente sevillano) y que contará en 1896, a los dos años de su creación, con 484 abonados, entre los que destacamos el suministro a 3 motores de fábricas (que en 1900 sumarán un total de 40 motores) marcando así el perfil del inicio de la segunda industrialización a partir de la electrificación de los procesos de producción. En este acelerado proceso de modernización hay que destacar también un hecho insólito como fue la instalación en 1880 de un telégrafo por hilo entre Fregenal de la Sierra (Badajoz), Sevilla y Cádiz, debido al interés de Rodrigo Sánchez-Arjona, así como el establecimiento en 1880 de un cuadro telefónico en Sevilla, quizás uno de los más antiguos del mundo (el teléfono se inventó sólo cuatro años antes).

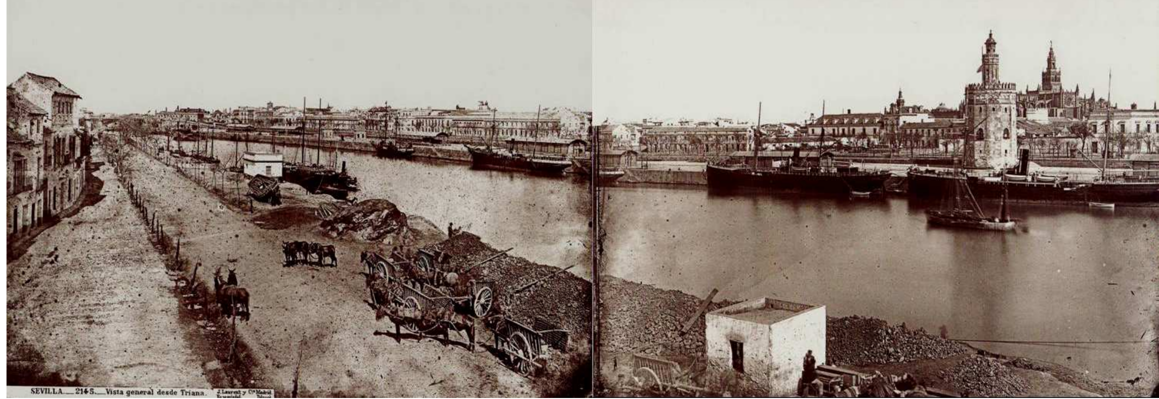
Esta incorporación a la ciudad de los avances técnicos de la época mediante su aplicación a obras de infraestructura y de mejora de los servicios públicos contribuyó de una manera definitiva a cambiar la imagen de una ciudad que, en muchos aspectos, vivía sumida entre el mito y la leyenda de un pasado esplendoroso, pero dormida ante una realidad dramática en lo social y urbanístico. Ya que el principal problema de Sevilla residía en como realizar el paso de una estructura feudal a la modernidad y que, en el caso del trazado viario y las infraestructuras, chocaban con una sociedad remisa a cualquier alteración que supusiera un desequilibrio en las tradicionales cuotas de poder gremial, eclesiástico, nobiliar, e incluso, de de las clases populares. No hay que olvidar que en 1860 Sevilla contaba con una tasa de analfabetismo del 61,23%.

Las principales reformas urbanísticas durante el siglo XIX comenzaron en la etapa de la dominación francesa (1810-12) cuando se crearon las plazas de Santa Cruz, La Magdalena y de la Encarnación. La siguiente fase estaría definido por la gestión del Asistente Arjona (1825-50) que promueve un aumento del número de plantas de los edificios y la reordenación de sectores significativos de la ciudad, vislumbrándose ya el crecimiento hacia el Sur, como fue la del trazado de los Jardines de las Delicias o el Paseo del Cristina, así como la remodelación de un espacio tan activo y estratégico como era la Plaza de Armas. El concepto predominante durante este periodo lo -constituirá la política de alineaciones y ensanches aunque, como precisa J. M. Suárez, más bien habría que hablar de delimitaciones. Esta etapa se distinguirá por la ausencia de un plan global y también por el decisivo papel que jugarán los arquitectos municipales a partir del nombramiento de Balbino Marrón (1845) con los efectos positivos del auge de las obras públicas y de los equipamientos sociales así como de los primeros proyectos de vivienda social. Las sucesivas intervenciones siguen la tendencia higienista, basadas en el alineamiento de las calles de la ciudad interior y la regulación de la naciente periferia, combinando estas medidas con importantes obras de

ingeniería destinadas al saneamiento y a la generación de espacios de uso público. Ya en el último tercio, Sevilla asiste a la destrucción del cinturón de piedra, las murallas y sus puertas que, paradójicamente, volvería a ser reproducido por la creación de un nuevo cinturón, en este caso de hierro, con la llegada del ferrocarril. Hay que destacar la realización por el Dr. Philip Hauser en 1881 de los "*Estudios Médico-Topográficos y Médico-Sociales de Sevilla*", excelente radiografía de los males que aquejaban a esta ciudad y punto de partida de posteriores estudios globales acerca de un crecimiento ordenado y coherente de Sevilla que tuvieran en cuenta las dinámicas sanitarias y demográficas propias de la ciudad.

Las características esenciales del urbanismo del momento se pueden resumir en la construcción residencial en los solares desocupados del casco histórico y de de los huertos circundantes, en la ciudad extramuros; en la conversión del espacio religioso en civil y en la continuidad de las alineaciones, creando plazas y paseos en lugares claves de la ciudad, como sucedió con las obras de remodelación de los muelles del Guadalquivir (1862) del ingeniero Manuel Pastor y Landero. Culminando estas reformas en el primer documento de gestión integral de la ciudad como fue el Plan de Reforma Interior del arquitecto José Sáez y López (1898).

En cuanto a la configuración del espacio industrial de la primera revolución industrial en Sevilla hay que destacar la importancia que tuvieron los procesos de Desamortización que, iniciados a finales del siglo XVIII por Godoy (1798) finalizaron en pleno siglo XX (1924), siendo la de Mendizábal (1836) la que mayor repercusión tuvo en el ámbito urbano de Sevilla al ponerse a la venta numerosos inmuebles eclesiásticos que, en algunos casos, fueron transformados en fábricas, talleres o almacenes. En la década de los años cincuenta del siglo XIX, Sevilla ocupaba el primer lugar en España por la cuantía de las ventas de las propiedades inmobiliarias del clero, hecho que tendría una influencia extraordinaria en la ciudad de Sevilla en base a la aparición de una burguesía local de vocación rentista, la modificación del espacio urbano y, para el caso que nos interesa, el cambio de uso de antiguos edificios religiosos reutilizados para fines comerciales e industriales que originarán, además, la creación intramuros de espacios industriales de difícil viabilidad empresarial, como se demostrará con el paso del tiempo, debido a las insuficiencias tipológicas y constructivas de estos edificios y a su ubicación inconveniente tanto para las comunicaciones como por sus efectos nocivos sobre la higiene urbana.



Vista general desde Triana, Sevilla, 1879-1880. Jean Laurent.

Como ejemplo pionero hay que señalar la empresa que entre 1785 Y 1790 montó el comerciante inglés Nathan Wetherell en el antiguo noviciado de los Jesuitas de San Luis al fundar “La Fábrica de Curtidos San Diego" que, en la fecha de 1795, contaba con una máquina de vapor de 8 CV y que fue una de las tres primeras máquinas de este tipo que Boulton & Watt vendió en España, llegando a trabajar en sus talleres cerca de 400 trabajadores. Félix González de León en su comentario del antiguo Convento de San Diego convertido en Fábrica de Curtidos San Diego nos describe esta transformación de convento a fábrica: "*El convento era mediano, estrecho en viviendas y celdas como para frailes descalzos; pero con todas las comodidades necesarias, y una dilatada huerta, en que la fábrica hizo pilones y pozos para sus maniobras ; y en ella misma destinaron un sitio para enterramiento de los ingleses residentes en esta ciudad, que efectivamente ocuparon varios que se murieron. Destinado este edificio para el objeto indicado, progresivamente se ha ido labrando en otra forma más cómoda, y más útil al intento, de manera que ya resta muy poco del convento.*" Entre 1839 y 1841, el también comerciante inglés Charles Pickman, estableció en la Cartuja de Santa Mª de las Cuevas la Fábrica de Cerámica "La Cartuja", que también contaría con máquina de -vapor. La Fábrica de Pickman cerró sus puertas en 1982, siendo rehabilitado todo el conjunto monumental de la Cartuja por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Prestó servicios como Pabellón Real de la Exposición de 1992 y actualmente es la sede del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico y del CAAC.

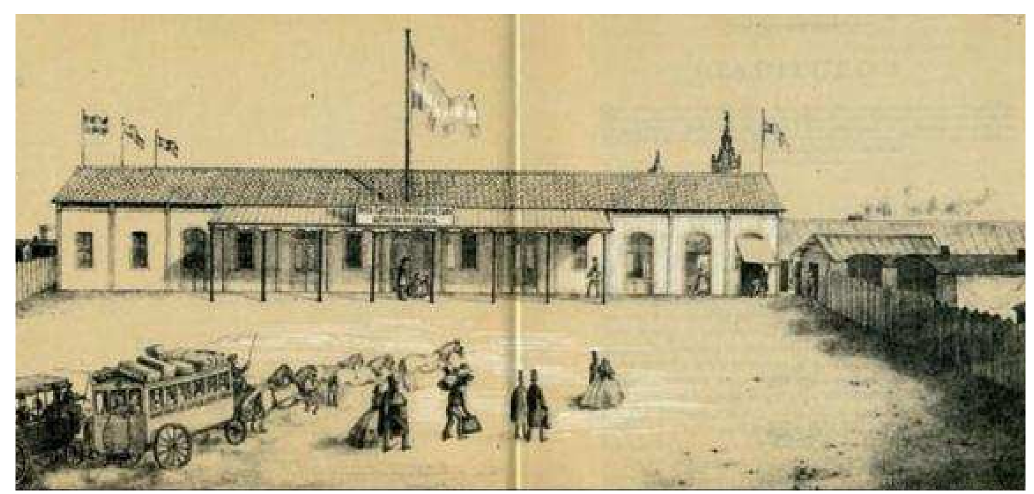
Además de la reutilización de antiguos edificios religiosos también hubo en Sevilla una industria de nueva planta, alojada en fábricas de mediano tamaño, que en la actualidad han desaparecido, y que nos habla del otro modelo de desarrollo económico que se produjo en la Sevilla de la primera mitad del siglo XIX en torno a empresas de alto potencial, tanto inversor como innovador, y a las que se debe, por sus efectos expansivos sobre el mercado y las finanzas, la primera industrialización sevillana del primer tercio del siglo XIX hasta el primer tercio del XX. Sin afán de exhaustividad nos referimos a las siguientes industrias:

Sector textil
Fábrica de Algodón de A. González Rosilla (1833), en los terrenos de Tablada, que contaba con máquina de vapor.
Fábrica de Algodón de Calzada, Munilla y De-Storp, con máquina de vapor de 30 CV, con 12 cardas, 3.720 husos de hilar, 2.648 husos de torcer, 17 telares mecánicos y 292 empleados.
Fábrica de Hilados de lana "Los Amigos" (1847), con máquina de vapor de 8 CV, 7 tejedoras "mule-jenny", 1.200 husos y 150 empleados.
Fábrica de Tejidos "Castillo Povea" (1828), con máquina a vapor para tejidos de seda y 400 empleados en 1848.
Fábrica de Tejidos de Lienzo "La Alianza" de F. Mañero (1842), con máquina a vapor de 16 CV y 200 operarios, en la calle Borceniguería (la actual Mateos Gago).
Sector metalúrgico
Fundición Portilla y White "La Maquinista Sevillana", en los terrenos de la calle Arjona en 1856.
Sector gas y electricidad
Fábrica de Gas en la calle Arjona (1846), al lado de Portilla y White, que en 1871 se convertiría en Sociedad Catalana para el Alumbrado de Sevilla.
Sector cristal y cerámica
Fábrica de cristales en Buenavista, de Carlos Firont.

De esta mitad de siglo son también las primitivas estaciones ferroviarias, sustituidas a final de siglo por nuevos edificios, de San Bernardo, Plaza de Armas, el Empalme en San Jerónimo y los talleres MZA de La Macarena.



Estación Ferroviaria Plaza de Armas (en 1861) Sevilla-Córdoba-Madrid



Estación Ferroviaria de San Bernardo (en 1889) Sevilla-Jerez de la Frontera-Cádiz

Pero desde el punto de vista urbanístico, y desde el más general del paisaje de la ciudad, no cabe duda de que el siglo XIX cambió sustancialmente la imagen de la ciudad, si no globalmente si puntual y significativamente en zonas muy reconocidas y reconocibles de la ciudad. Produciendo un nuevo paisaje urbano de clara impronta industrial. Así en la nueva arquitectura residencial observamos como las clases altas siguen consumiendo el prototipo de palacio surgido durante el barroco, como es el caso de la Casa del Conde de Aguiar, construida en 1891 por los arquitectos José Espiau de la Coba y José Gómez Otero en la Puerta de Jerez o como se mantiene el Corral de Vecinos originado en los antiguos adarves islámicos u ocupando antiguos palacios y conventos de los que tomamos la descripción que hizo Luis Montoto y Rautenstrauch en 1882: *"el corral de vecinos era un patio, más o menos amplio, en cuyo centro se alza una fuente o se hunde un pozo: fuente o pozo que están al servicio de los vecinos, los cuales utilizan sus aguas para todos los usos de la vida, siempre y cuando lo permiten las cañerías y las lluvias; cuatro corredores que circunscriben el cuadrado del patio, y en ellos tantas puertas como habitaciones –"salas"– componen la planta baja, amén de un pequeño rincón destinado a depósito de inmundicias y de un patio mucho más pequeño –patinillo– dedicado a lavaderos, cuando estos no están en el mismo patio. La parte alta del edificio corresponde exactamente a la baja. Cada vecino, o lo que es lo mismo, cada familia, habita una sala. Sala hay que está dividida*

en dos compartimentos, sin perder por esto su denominación".



El corral del Conde, de 1850, grabado de Adolph Rouargue (1810-1870)

El balance de esta primera industrialización, en la que la energía del vapor tuvo un destacado papel, se nos revela escaso para la que, en 1860, es la tercera ciudad española, con 118.298 habitantes, tras Madrid y Barcelona. Sevilla posee algunas industrias de importancia (Catalana de Gas, La Cartuja, Portilla y las fábricas estatales), pero el resto, fundamentalmente de bienes de consumo, son de pequeñas proporciones.

Siendo especialmente interesante recoger la imagen que de la ciudad industrial nos proporcionan las fuentes iconográficas extraídas de las facturas comerciales y anuncios de prensa de la época ya que, como comentábamos antes, los edificios de la primera industrialización han desaparecido.



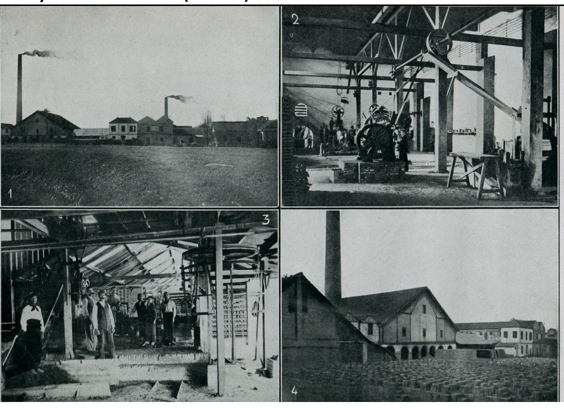
Fábrica de Camas de Urquiza y Barrial en la Huerta de los Granados (1876)



Almacén de Maderas de D. Ramón Piñal, en la calle Reyes Católicos (1867)



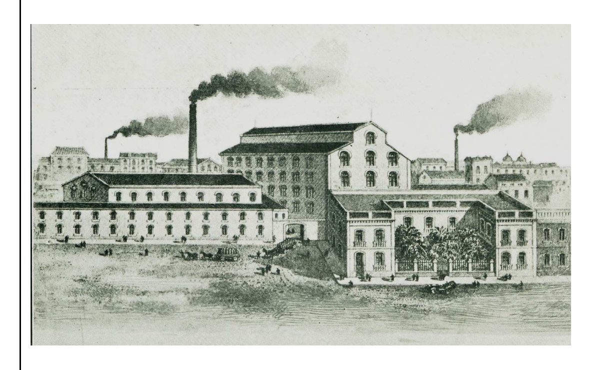
Fundición San Antonio de Hierro y Cobre "Narciso Bonaplata", en el convento de San Antonio de la calle de San Vicente (1852)



Fábrica de Maderas Los Remedios de Julio Laffitte, en la Huerta de Los Remedios junto al antiguo convento (1895)



Sociedad Catalana para Alumbrado por Gas, en la calle Arjona (1856)



Fábrica de Harinas movida a vapor de Francisco Ayala y Mira

Tiene un gran interés la intención de los industriales y de los diseñadores gráficos por crear una imagen de la ciudad de Sevilla como un paisaje industrial, a la manera que se realizaba en otras ciudades e intentando producir la ilusión de progreso y actividad industrial que ayudara a la venta de los productos anunciados. Tal como se puede apreciar en la imagen de marca comercial de la Fábrica de Camas de Urquiza y Barrial en la que aparece como tema central su fábrica en la Huerta de los Granados enmarcada en el paisaje del muelle del Arenal, produciendo la impresión de encontrarse en un entorno histórico pero que se ha transformado en idealizadamente en un escenario industrial en los frentes fluviales de Triana hacia La Cartuja y de la Torre del Oro hacia Los Remedios

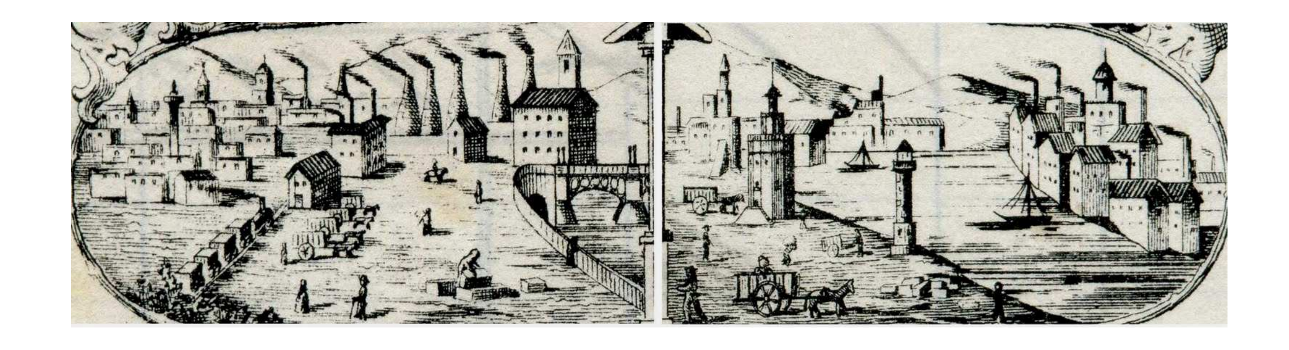


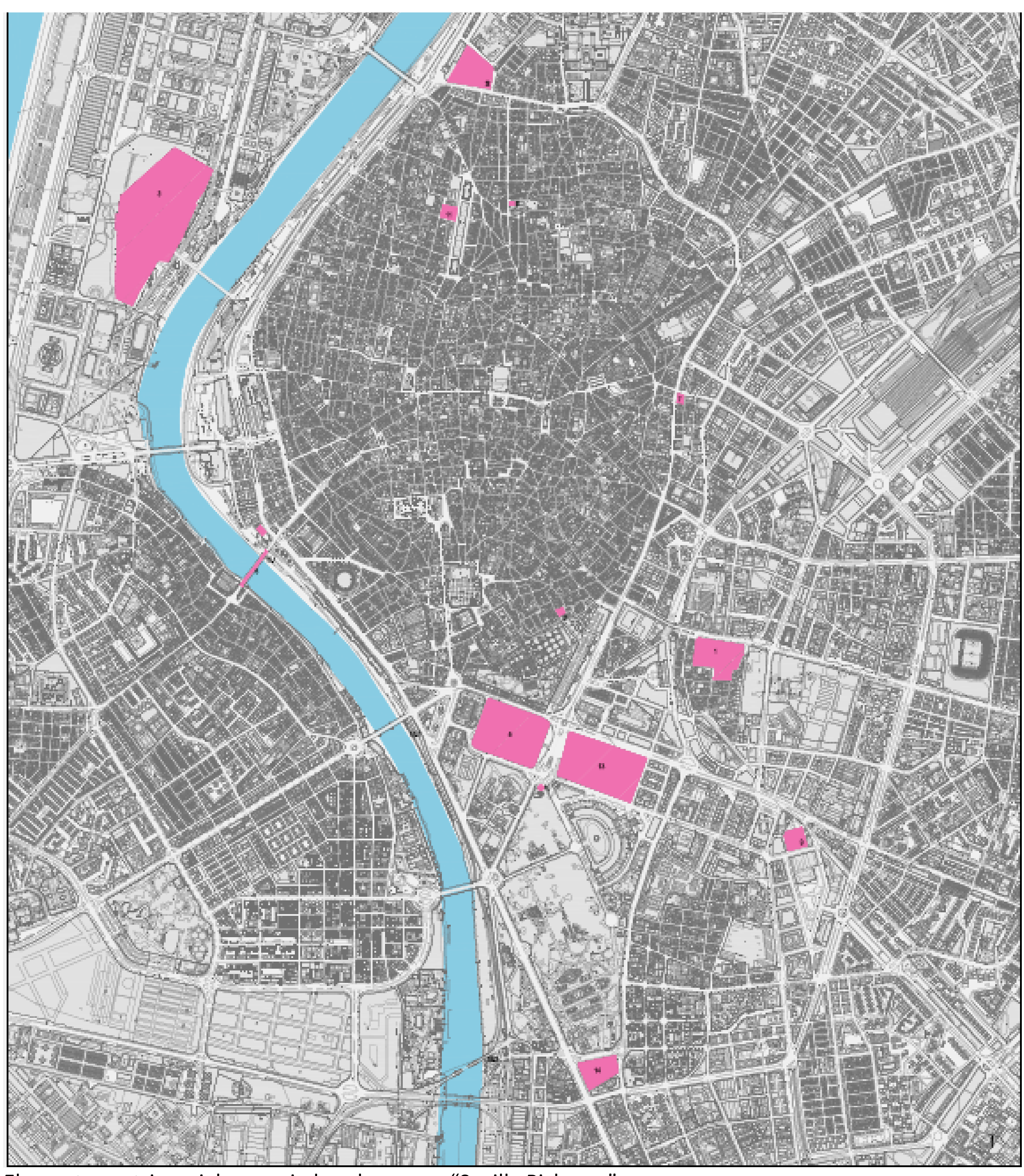


Imagen industrial que aparece consolidada en la marca comercial de la Fábrica La Cartuja datada en 1852.



El industrial Charles Pickman Jones obtuvo el título de Marqués de Pickman el 11 de febrero de 1873 por concesión del Rey Amadeo I de Saboya debido a su extraordinaria contribución a la mejora de los procedimientos industriales de la nación. Unos años antes, en la industriosa ciudad de Málaga, ya se había iniciado un proceso que podemos denominar como de "*aristocratización burguesa*" en el cual, la pujante burguesía comercial e industrial, no sólo de Andalucía sino también de otras regiones españolas, aspiraba a la condición de cortesanos con la doble intención de legitimar jerárquicamente su ascenso social y favorecer a sus empresas con la proximidad al poder, casos que se pueden observar en las concesiones del título de marqués de

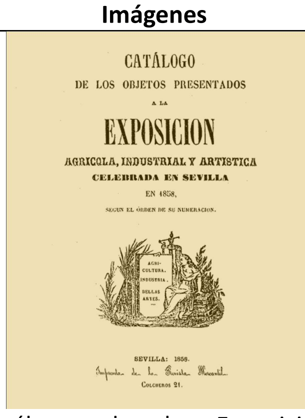
Larios (1865) a Martín de Larios y Herreros, fundador de la Fábrica Textil La Aurora entre otras importantes empresas, y de Marqués de Salamanca al banquero y comerciante José de Salamanca y Mayol (1866) con la dignidad de Grande de España.
En Sevilla se puede identificar este proceso de aristocratización burguesa en la casa que la familia Pickman mandó construir en el sevillano barrio de Santa Cruz, en la calle Lope de Rueda 21, que utilizó en su fachada la portada plateresca procedente del demolido Palacio de los Aranda en Úbeda (siglo XVI) dejando constancia de la intención de asociar las actividades industriales con la idea tradicional del poder vinculada a un palacio como solar fundacional que prestigiaba a sus propietarios.



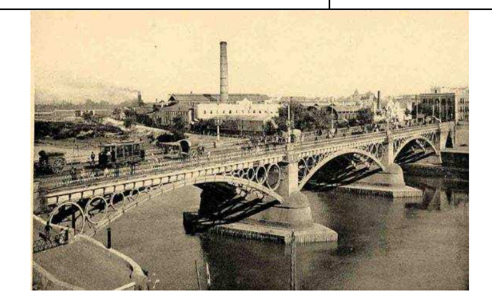
Elementos patrimoniales asociados al proceso "Sevilla Pickman"

1. Real Fundición de cañones
2. Fundición de Plomo San Francisco de Manuel de Mata
3. Fábrica de Cerámica La Cartuja Pickman
4. Mercado del Entradores de pescado, del Barranco
5. Verjas de la Fábrica de Tabaco
6. Puente Triana
7. Fábrica de Harinas "Santa Ana"
8. Mercado de la Calle Feria "Omnium Santorum"
9. La Pirotecnia Militar
10. Glorieta de San Diego (Fábrica de Curtidos de Natan Wetherell)
11. Casa de las Sirenas
12. La Casa Palacio de los Pickman
13. Caseta de Feria para el Real Círculo de Labradores situada en los Jardines del Prado hasta 1930
14. Casa Rosa
15. Grúa Fairbairn
    15.1 Primera ubicación: Muelles viejos, al pie de puente Triana
    15.2 Segunda ubicación: Muelle de Nueva York
    15.3 Ubicación Actual
16. Grúa de la Fábrica de la Fundición del El Pedroso (1842), actualmente en el Museo Autoridad Portuaria

5.3.7. Recurso asociado 1: la Sevilla Pickman

<table>
<tr><th colspan="6">Recurso nº 1</th></tr>
<tr><td>Denominación</td><td colspan="5">LA SEVILLA PICKMAN</td></tr>
<tr><td colspan="6">Imágenes</td></tr>
<tr>
<td colspan="2">
Portada plateresca de la Casa-Palacio Pickman, en la calle Lope de Rueda, 21</td>
<td colspan="2">
CATÁLOGO
DE LOS OBJETOS PRESENTADOS
A LA
EXPOSICION
AGRICOLA, INDUSTRIAL Y ARTISTICA
CELEBRADA EN SEVILLA
EN 1858,
SEVILLA: 1858.

Catálogo de la Exposición Agrícola, Industrial y Agrícola de Sevilla, 1858</td>
<td colspan="2">

Grúa fabricada en la Fábrica de hierros de El Pedroso para el Puerto de Sevilla, 1842</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="2">
Casa de las Sirenas, en La Alameda de Hércules,</td>
<td colspan="2">
Fábrica de F. Clavero en la calle Recaredo, 1884</td>
<td colspan="2">
Interior de la nave de 1852 en la Real Fábrica de Artillería de Sevilla</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="3">
Puente de Triana con la Central Térmica de la Cía. Sevillana de Electricidad al fondo</td>
<td colspan="3">
Trabajadores a la entrada de la Fábrica La Cartuja Pickman</td>
</tr>
<tr><td>Localización</td><td colspan="5">Los sectores urbanos en los que localizamos preferentemente estos recursos corresponden al Conjunto Monumental de la Cartuja, al frente fluvial localizado en el sector de la calle Arjona y Puente de Triana hasta el Paseo de las Delicias y Fábrica de Tabacos y al Paseo de La Alameda. El resto de recursos se encuentran en otros puntos de la ciudad sin continuidad espacial con los anteriores.</td></tr>
<tr><td>Tipología</td><td colspan="5">Los recursos patrimoniales asociados a este proceso están constituidos por bienes inmuebles y muebles existentes en la actualidad así como por sectores de la ciudad que fueron originados durante las reformas urbanas del siglo XIX. Debe destacarse el considerable fondo documental de la época formado por fotografías, grabados y documentos depositados en archivos económicos de titularidad pública o privada.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Recursos asociados</td><td colspan="2">Localización</td><td colspan="3">Recursos</td></tr>
<tr><td colspan="2">Nave en la Real Fundición de cañones Avenida de Eduardo Dato, 18,</td><td colspan="3">Esta nave responde a una de las reformas que se realizaron a partir de finales del siglo XVIII en el conjunto de la RFAS. El espacio original, en el proyecto de Jean Maritz de 1773, era un patio descubierto. Este patio de planta rectangular fue</td></tr>
</table>

		reformado mediante una división en tres naves separadas por arquería de medio punto.
	Fundición de Plomo San Francisco de Manuel de Mata Calle Resolana, 44-48 1885	La Fundición de Plomo San Francisco de Manuel Mata Muñoz se encuentra en la Calle Resolana, 44-48. La fecha de construcción es la de 1885 aunque se realizaron importantes reformas en 1903. En 1997 se demolieron sus cerramientos exteriores y los restos edificados del interior salvo la Torre de Perdigones. Estaba constituida por un conjunto de edificios industriales compuesto por naves a dos aguas, naves "shed", edificio de oficinas y almacenes, torre de perdigones y chimeneas. Fue uno de los centros industriales más importantes de la ciudad, situándose junto a los primitivos talleres de Renfe de la Macarena, en la ronda histórica de la ciudad. La tipología más interesante, existente aún, es la Torre de Perdigones, de base cuadrada y forma truncada.
	Fábrica de Cerámica La Cartuja Pickman	Fábrica de Cerámica La Cartuja de Pickman, instalada en el Convento desamortizado de Santa María de las Cuevas, fue fundada inició sus obras en 1838, encendiéndose el primer horno el 1 de enero de 1841. Contaba con depósitos de materias primas, talleres de preparación del barro, moldería, alfarería, sala de torno, dibujo, estampación, barniizado, laboratorio químico, pintura cromo-litográfica, calcografía y repaso. Disponía de varias máquinas de vapor para mover la maquinaria de trituración. Es un ejemplo paradigmático de la reutilización del espacio religioso para la creación de nuevos edificios industriales, entre los que destacan los hornos cerámicos denominados por su tipología *hornos botella* que forman parte hoy día del skyline de la ciudad. La intervención arqueológica ha sacado a la luz antiguos hornos cerámicos musulmanes y el sistema hidráulico de norias y canales que en época medieval permitía regar la extensa huerta del conjunto monacal. Durante la Exposición Universal de Sevilla de 1992 funcionó como Pabellón Real para pasar a ser posteriormente la sede del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico y el Centro Andaluz de Arte Contemporáneo.
	Mercado del Entradores de pescado, del Barranco, 1876	Constituye junto al puente de Triana y la antigua estación de Plaza de Armas, uno de los escasos ejemplos de la arquitectura de hierro de Sevilla, un estilo que nació a mediados del siglo XIX y que se basa en una combinación de hierro y cristal. Es en 1.861 cuando el Ayuntamiento de Sevilla toma la decisión de construir un lugar moderno para la recepción y venta de pescado, siendo en 1.876 cuando se encarga el proyecto a Portilla White y Cía. La obra se acabó definitivamente en 1.883 bajo la dirección del arquitecto municipal José Sáez y López.
	Verjas de la Fábrica de Tabaco en la calle San Fernando (1861-62) y de la Casa de las Sirenas en La Alameda.	Esta compleja estructura de rejería que se encuentra en la Fábrica de tabacos y en la Casa de las Sirenas responde a la tecnología de fundición de hierro colado practicada en la Sevilla en la segunda mitad del siglo XIX. Además del interés industrial de las dos obras citadas se le añade el valor artístico ya que se inspiran en el modelo de rejería que existió en el edificio de la Exposición de Londres de 1851 en Hyde Park. Las verjas de la Fábrica de Tabacos fueron realizadas en la Fundición de Portilla y White en 1860, según planos de ejecución del arquitecto municipal José de

		la Coba. El enverjado de la Casa de las Sirenas, realizada en 1861 por el arquitecto Joaquín Fernández, responde también a este modelo difundido por toda la ciudad desde la Fundición Portilla y White.
	Puente de Isabel II , conocido como Puente de Triana (1848-52)	La necesidad de establecer un paso estable y firme entre las dos arillas del río Guadalquivir fue un proyecto ambicionado en distintas épocas, pero que por distintos avatares tuvo que hacerse realidad en la tardía fecha de 1844. El *Puente de Triana* o de *Isabel II* sobre el río Guadalquivir fue ejecutado entre los años 1845-1852. En esta obra intervinieron los ingenieros Fernando Bernardet y Gustavo Steinacher. Se realizaron obras de consolidación en 1918 y 1977. Se construyó con el sistema "Polonceau" propuesto por los ingenieros franceses, consistente en el empleo de arcos de hierro colado sobre pilares de fábrica (sistema utilizado por Polonceau en el ya desaparecido Puente del Carrusel en París). El puente se compone de tres arcos, dos pilares y dos estribos. Su longitud es de 136,50 metros con una anchura de 16 metros. La fundición de las piezas metálicas se realizó en la Fundición de Narciso Bonaplata. Se construyó por iniciativa del Asistente Arjona, promotor de interesantes y útiles cambios urbanos en la ciudad.
	Fábrica de Harinas "Santa Ana" en la Calle Recaredo, 58 (1884)	La Fábrica de Harinas "Santa Ana" en la Calle Recaredo, 58, de Sevilla. Este edificio tiene como fecha de construcción el año de 1884 y fue objeto de algunas reformas en 1886. Su autor fue Francisco Ortiz Santaella Es un establecimiento industrial realizado en el eje viario a partir del cual se produciría la gran expansión de Sevilla, entre las calles Oriente y Demetrio de los Ríos, con fachada a la actual calle Recaredo. El cuidado tratamiento estilístico de las fachadas de esta fábrica ha conseguido que mantenga su vigencia a través del tiempo como una arquitectura que proporciona calidad a su entorno. Esta obra llama la atención por el orden decorativo de un inusual estilo neogriego.
	Mercado de la calle Feria (reformado en 1849)	Hacia 1849 se reformó el antiguo mercado de la calle Feria, denominado con el nombre de la cercana iglesia de *Omnium Santorum*, las obras se iniciaron en 1864 y en este proyecto participó el arquitecto Balbino Marrón. Este mercado fue objeto de sucesivas reformas en los años 1925 y 1975. Fue el primer edificio construido en Sevilla como mercado permanente. Está documentada la construcción de la primera cuartelada en 1719 por orden del Asistente Lorenzo Fernández de Villavicencio. Se sitúa en la calle Feria, cerca de la Alameda de Hércules -zona de población artesanal y obrera- con salida a la ronda industrial de la Resolana. El mercado es de planta rectangular dividida en cuatro cuarteladas con sus correspondientes puertas de acceso. En su origen contaba con dos patios, fuentes, juzgado y sala de municipales.
	La Pirotecnia Militar (1847)	La Pirotecnia Militar fue construida en la Enramadilla a partir de 1847. Los edificios resultantes de las reformas de los años 1916-1960 son los que subsisten en la actualidad. Las primeras construcciones fueron realizadas entre los años 1847 y 1849, dirigidas por Manuel Portillo Navarrete y consistieron en siete naves -denominadas barracas-, el edificio principal y el polvorín hexagonal. Destacaba el

		edificio principal de referencias eclécticas conjugando cierta composición neoclásica en los paramentos almohadillados junto a repertorios decorativos "Beaux Arts". Sucesivas ampliaciones fueron realizadas en los terrenos conocidos como "Las Carolinas" entre los años de 1853 hasta 1914.
Protección	Los recursos patrimoniales pertenecientes a este proceso de paisaje histórico “La Sevilla Pickman” cuentan con protección patrimonial como bienes singulares incluidos en el Catálogo General de Patrimonio Histórico de Andalucía o como bienes incluidos en el Catálogo Periférico de Arquitectura del Plan General de Sevilla. Los bienes muebles asociados forman parte de esas modalidades de protección.	
Uso actual	Los usos actuales han contribuido a la supervivencia de estos bienes, aunque evidentemente, han sido objeto de reformas y cambios en el uso original en algunos casos, pero manteniendo los valores por los cuales son objeto de protección.	
Potencialidad	La importancia de este proceso denominado “La Sevilla Pickman” radica en que permite establecer una continuidad entre la Sevilla de finales del Barroco y la Sevilla del Regionalismo, salvando el gran vacío que actualmente existe en el discurso del patrimonio urbano en relación con las transformaciones del siglo XIX. Además, mediante la articulación de una narración documentada históricamente contribuye a la visibilidad de una época fundamental para conocer la aparición de la Modernidad en Sevilla a partir de las transformaciones de todo tipo que contribuyeron a introducir un nuevo orden, el orden industrial, en esta ciudad. La Sevilla Pickman constituye un ejemplo de gran valor didáctico para reconocer las reformas que la burguesía introdujo en la ordenación urbanística al tiempo que facilita el registro paisajístico de los cambios operados como resultado de la transformación de la ciudad cerrada de origen medieval en una ciudad abierta hacia el exterior gracias a los nuevos medios de transporte y a la progresi ocupación y ordenación de sus periferias. Esta narración del paisaje histórico de La Sevilla Pickman cuenta además con un cuantioso acervo de bienes muebles relacionados con la imagen urbana como son las pinturas, grabados y fotografías realizados entre 1830 hasta 1890. Del mismo modo deben ser destacados los testimonios literarios vinculados, ya sea desde las crónicas de los viajeros o desde obras específicas, a algunos de los escenarios descritos para este proceso. En la actualidad quedan por cumplir importantes tareas de reconocimiento patrimonial referidas al siglo XIX en Sevilla, una de ellas consistiría en devolver al Conjunto Monumental de la Cartuja Pickman el legado patrimonial compuesto por el archivo histórico de esta fábrica que todavía subsiste, aunque con muchas dificultades económicas, manteniendo en activo la única fábrica de su tipo existente en España.	

5.3.8. Proceso específico
Industria, urbanismo y sociabilidad en avenida de Miraflores
Otros procesos específicos identificados

- **Las Fábricas de la Ilustración**
- **La Sevilla de Pickman**
- La arquitectura industrial del Regionalismo
- La segunda industria Moderna
- La producción tradicional de los corrales de artesanos
- Industria, urbanismo y sociabilidad en avenida de Miraflores

5.3.9. Descripción y análisis del proceso. Industria, urbanismo y sociabilidad en la avenida de Miraflores

Para este proceso específico de paisaje de la producción he estimado conveniente realizar un análisis general del binomio urbanismo-industria desarrollado en este sector, especialmente centrado en la avenida de Miraflores para, a continuación, focalizar más el objeto de estudio en relación con la Colonia Obrera del Retiro Obrero y, sobre todo, presentar el proceso de apropiación ciudadana que se ha producido en los últimos diez años en relación con la Fábrica de Vidrio La Trinidad.

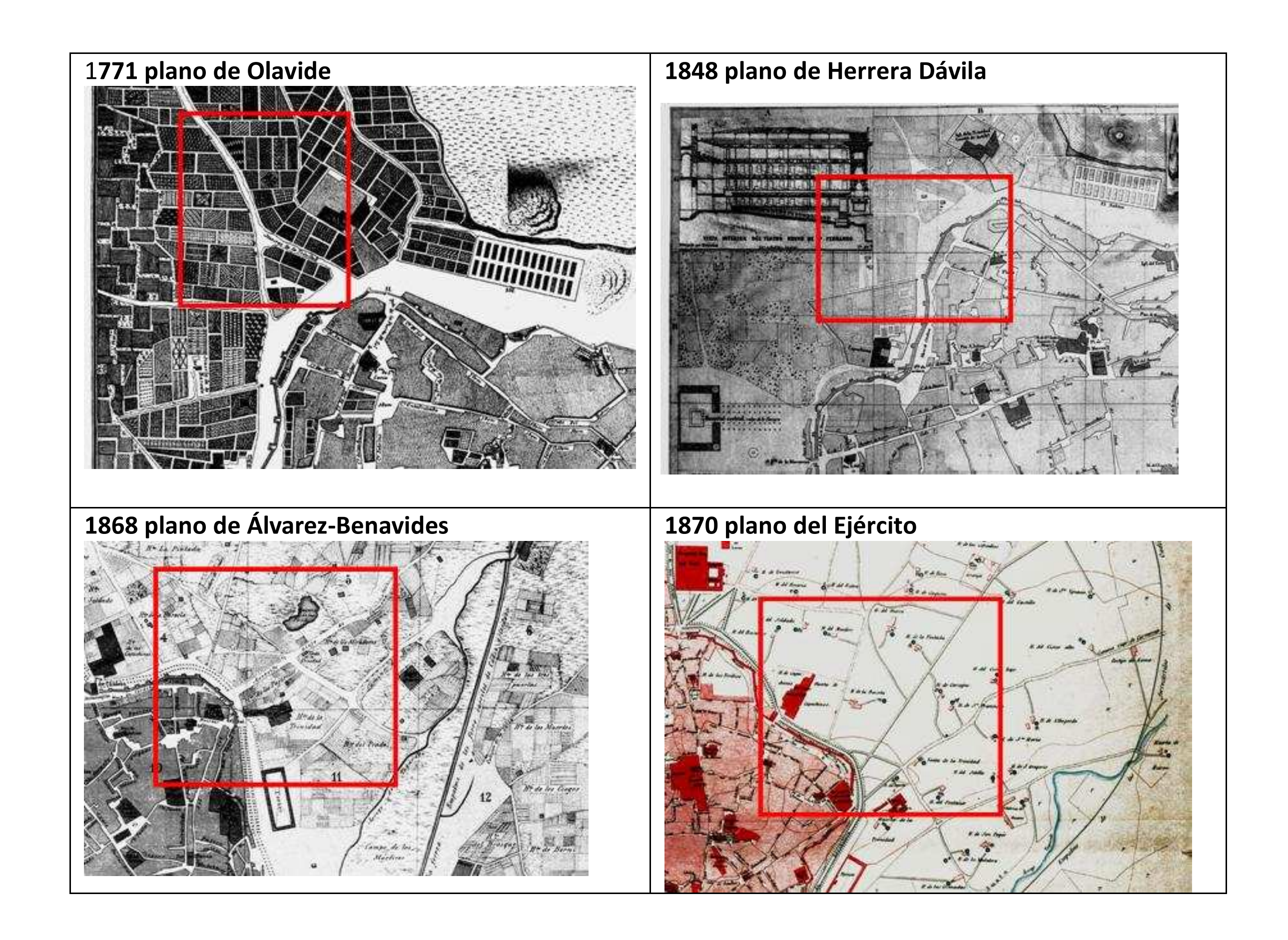
La avenida de Miraflores constituye el eje principal, desde una perspectiva patrimonial, de uno de los sectores urbanos de mayor riqueza e interés para este estudio sobre los Paisajes Históricos de la Producción en Sevilla. Las razones son varias y deben ser entendidas, de manera global y abierta, en una articulación espacio-temporal que intenta poner de manifiesto la complejidad de los procesos que allí se desarrollaron así como las dificultades actuales referidas a la identificación de sus recursos patrimoniales y a su caracterización como un paisaje histórico de la producción.



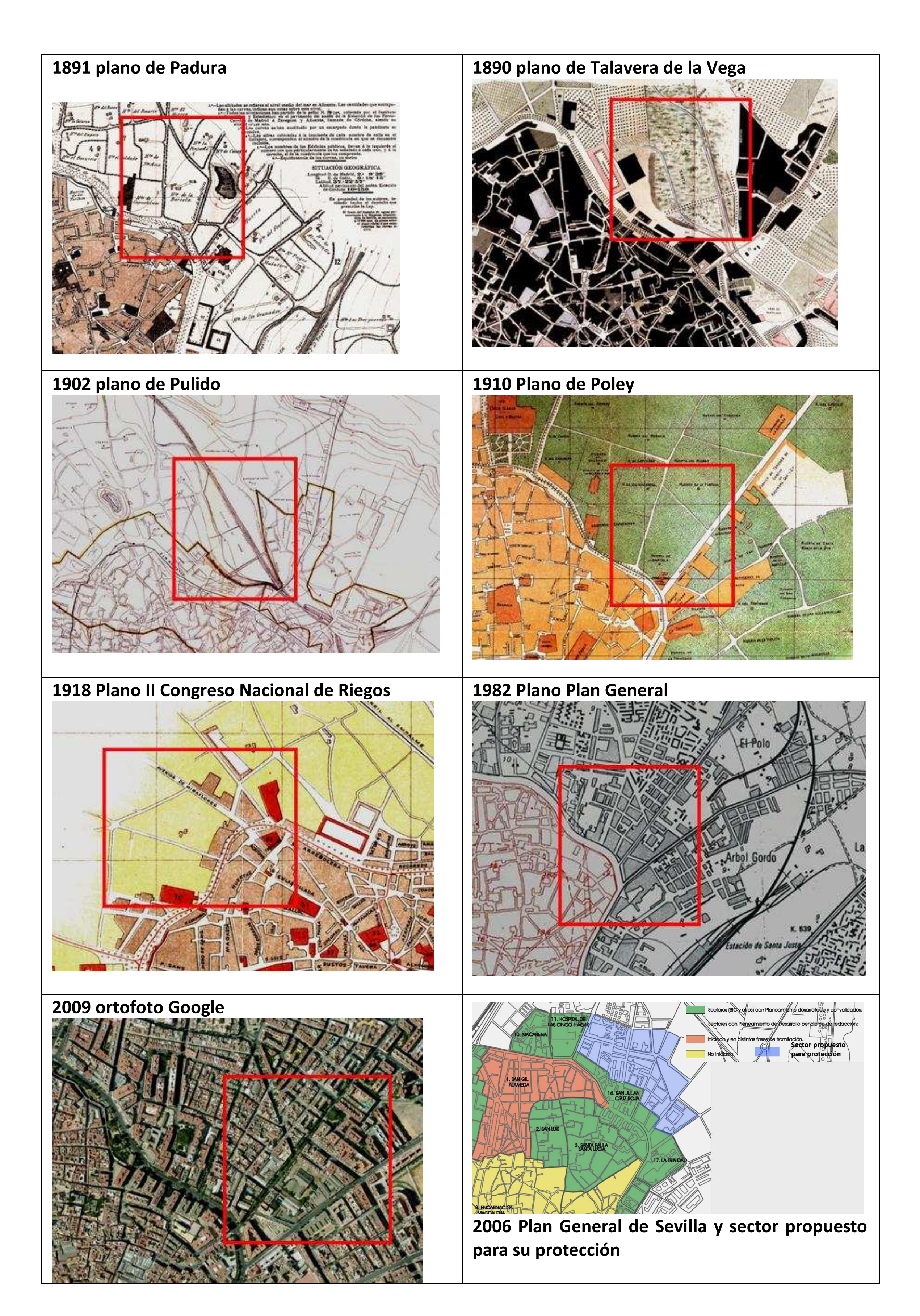
La avenida de Miraflores desde el punto de vista de los paisajes históricos urbanos constituye un laboratorio en el cual se pueden observar y analizar los recursos patrimoniales en interacción con el medio socio-espacial en el que se insertan, con la finalidad de descubrir como piensan, como se comportan, como les afecta, como reaccionan y como actúan los ciudadanos en un barrio dotado de una gran

personalidad y que dispone de una delimitación espacial muy clara y definida respecto de temas tan importantes como: la legislación patrimonial, la normativa urbanística, la dinámica demográfica, la microeconomía del lugar, las condiciones de sociabilidad, los usos de los espacios públicos, las demandas de equipamientos, la participación ciudadana, las permanencias históricas que conforman la memoria colectiva y los procesos de apropiación patrimonial.

La avenida de Miraflores ha sido hasta principios del siglo XX formaba parte de un territorio de frontera a extramuros de la ciudad. Formado por terrenos inundables, cerca del arroyo del Tagarete, que dieron lugar a pequeñas lagunas como la del Arzobispo o la de Los Patos, en la se asentaría la Fábrica de Vidrio La Trinidad en 1902. Tradicionalmente era un espacio dedicado a la agricultura, con la finalidad de abastecer a la ciudad de hortalizas y verduras dada su proximidad con el medio urbano, en las numerosas huertas en las que se hallaba divido y que a finales del siglo XIX eran denominadas como: la huerta del Hierro, de la Barzola, de la Pintada, de Santa Ana, del Cisne Alto, del Soldado, del Fontanar; existiendo también unas antiguas huertas vinculadas a los conventos de la zona, como la de los Capuchinos o la de las Trinitarias. Este sector periurbano estaba registrado por caminos como el de Miraflores o el Camino Viejo de Carmona que partían de la ciudad, desde la ronda formada por el Paseo de Capuchinos y la calle Arrebolera, en dirección Noreste.



1771 plano de Olavide | **1848 plano de Herrera Dávila** | **1868 plano de Álvarez-Benavides** | **1870 plano del Ejército**



1891 plano de Padura

1890 plano de Talavera de la Vega

1902 plano de Pulido

1910 Plano de Poley

1918 Plano II Congreso Nacional de Riegos

1982 Plano Plan General

2009 ortofoto Google

2006 Plan General de Sevilla y sector propuesto para su protección

Cuando a comienzos del siglo XX la ciudad se extienda hacia su espacio periurbano de los bordes Norte y Este lo hará a costa del medio rural o natural en regresión. De esta tensión entre lo urbano y lo agrario surgió al principio una tierra de nadie, el borde, la

periferia, constituida por esos dos mundos en movimiento que, desde el paisaje, adquieren una nueva morfología y que al tiempo que se produce un vaciado de sus componentes tradicionales agrarios, va adquiriendo una fisonomía urbana con incrustaciones de los nuevos tiempos. Actualmente este antiguo borde, urbano o rural, según donde nos situemos, forma parte ya de la ciudad consolidada. Siendo un sector urbano dotado de una gran personalidad y que, para nuestros objetivos de análisis, constituye un excelente laboratorio para observar, caracterizar, ordenar e intervenir en el paisaje histórico urbano.

En este proceso de estudio denominado "Industria, urbanismo y sociabilidad en la Avenida de Miraflores" podemos alterar el orden en el que aparecen los términos que lo identifican sin que varíe su significado, aunque creo que el concepto que mejor define hoy a la unidad urbana articulada por la avenida de Miraflores es el de la sociabilidad, de manera que podría caracterizarse, precisando más todavía, como un paisaje social de la producción que, como cualquier paisaje, necesita ser identificado en un soporte físico concreto que, en nuestro caso de estudio, se correspondería con el tejido urbano delimitado por la avenida de la Cruz Roja, la calle Santa María de Ordás, la Carretera de Carmona y la Ronda de Capuchinos, con una superficie aproximada de 12 ha.

El paisaje histórico urbano de la producción que encontramos en la avenida de Miraflores es el resultado de una interacción entre el territorio, los modos de ocupación surgidos de la industrialización, los diferentes modelos de ordenación urbanística que se aplicaron y la dimensión inmaterial proporcionada por la impronta de la colectividad que lo habitó y lo sigue viviendo. Y este espacio de la producción no constituye sólo un mundo físico y objetual, la arquitectura industrial, las viviendas, el viario, sino que está conformado por las relaciones establecidas entre sus habitantes con un modelo de industrialización determinado y también, lo que a veces es más importante, de las propias relaciones de los ciudadanos entre sí, ya que la estructura social influye y se refleja en este paisaje urbano mediante los modos y medios de dominación, subordinación y diferenciación establecidos en función de una organización de los individuos, los grupos, los objetos, las ideas, los entornos y los territorios. Hechos que se plasman en unas prácticas socio-espaciales concretas y que adquieren una relevancia indudable como paisaje de la producción de carácter industrial, laboral, convivencial y simbólico.

La evolución del espacio industrial sevillano de la avenida de Miraflores.

La localización espacial de los sectores productivos sevillanos, en su fase preindustrial, aporta luces a un proceso definido por la consolidación en el medio urbano de la industria textil de la seda y de la lana en el noreste de de la ciudad en los entornos de las antiguas parroquias de Santa Marina, San Gil, San Marcos Omniun Santorum, los talleres de hilado se ubicaban cerca del barrio de San Vicente y los de platería en el entorno de la plaza de San Francisco; en el barrio de Triana se concentraban los ceramistas; y cerca del muelle del Arenal se localizaban las fábricas y los almacenes Reales. De manera que se puede apreciar una continuidad histórica en la localización de las manufacturas artesanales en el sector noreste de la ciudad que nos habla de un modelo urbano multifuncional en el que la residencia, la industria y el mercado, junto

a las funciones religiosas de los conventos e iglesias allí radicados, componen un escenario complejo y muy diversificado que, en su evolución temporal, seguirá manteniendo ese carácter, originado en la época medieval, de barrios gremiales y que, ya en el siglo XIX y principios del XX, se transformará en la Sevilla industrial de menestrales (obreros especializados por cuenta ajena) y medianos empresarios.

Como ya vimos en el proceso denominado como la "Sevilla Pickman" el urbanismo del siglo XIX, a partir de su segunda mitad, se caracterizó por el impacto urbano del proceso de Desamortización de los espacios religiosos; el derribo de las murallas y las puertas de la ciudad;l a tenaza ferroviaria que se estableció desde San Jerónimo-Empalme; el inicio de la industrialización de la construcción: con la utilización del hierro fundido, el cristal y los hornos continuos para fabricar ladrillos; la aparición de tipologías modernas como las fábricas, los mercados y los puentes de estructura metálica, las estaciones ferroviarias; la construcción de pasajes y barriadas obreras; el urbanismo planificado con los primeros planes de ensanche, alineamientos y plazas; la ronda de circunvalación en torno a las antiguas murallas; y los paseos y jardines de uso público.

La Avenida de Miraflores nace como eje urbanizado a comienzos del siglo XX como consecuencia de la expansión de la ciudad hacia el norte y el este. Conservando en la actualidad el carácter de vía urbana concebida para acoger los usos de la vivienda obrera, los establecimientos industriales y el comercio. Entre la Puerta de la Macarena y la Ronda de Mª Auxiliadora se estructuró un sector de la ciudad caracterizado por una intensa actividad industrial desde finales del siglo XIX hasta la primera mitad del S.XX (cuando se crearon los nuevos polígonos industriales y el tejido industrial a extramuros de la ciudad histórica inició el segundo proceso de desplazamiento hacia la nueva periferia) y que estaba delimitado por la avenida de Muñoz León, la Ronda de Capuchinos y la de Mª Auxiliadora. En este viario en arco se disponen radialmente las siguientes calles: San Juan de Ribera, Sánchez Perrier, León XIII, avenida de la Cruz Roja, avenida de Miraflores, Carretera de Carmona y la calle Saturno (José Laguillo) para enlazar con el sector este, también intensamente industrializado en ese periodo, de la calle Oriente (avenida de Luis Montoto) y la calle Demetrio de los Ríos.

La lista de establecimientos industriales existentes entre 1900 y 1930 es muy representativa del intenso proceso de industrialización acontecido en este sector desde finales del siglo XIX y que poseen las siguientes características:
- Cercanía al sector ferroviario San Jerónimo-Macerena-Estación de San Bernardo.
- Situación próxima a las salidas hacia Madrid, Málaga y Cádiz.
- Instalaciones industriales alternadas con vivienda obrera, sin formar polígonos planificados aunque creando zonas de saturación industrial.
- Especialización en la producción de bienes de consumo: alimentario, corcho, envases metálicos y de vidrio, bebidas, y transformados metálicos y textiles.

En el sector de la Avenida de Miraflores podemos señalar los siguientes establecimientos industriales

INDUSTRIAS DESAPARECIDAS	Fábrica de Tornillos "Ollero, Rull y Cia", calle López Asme,1
	Fábrica de Hilados "R. Serrano y Gª", calle Muñoz León, 5
	Fábrica de Cordelería de "José Virtudes", Ronda de Capuchinos esquina a calle Corinto
	Almacén de Aceitunas de "Diego Gómez", Ronda de Capuchinos, 6
	Fábrica de la Sociedad Española de Oxígeno, calle Sánchez Perrier, 2
	Fábrica “La Industrial Camera Sevillana”, avenida de Miraflores, 30
	Fábrica de Corcho "Armstrong, Corck y Cía", avenida de Miraflores, 68
	Fábrica de Envases Metálicos "Gallardo s. en C.", calle Arrebolera 16
	Fábrica de Tornillos, calle Florencio Quintero
	Fábrica de Cartones, Ronda de Capuchinos, 1
	La Unión Industrial y Comercial Fca. de Refrescos, Ronda de Capuchinos
INDUSTRIAS SIN USO ACTUAL	Garaje Miraflores, avenida de Miraflores, 11-13
	Fábrica de Vidrio "La Trinidad", avenida de Miraflores, 26
	Fundición de Bronces "Gilabert y Cía", avenida de Miraflores, 62
	Aceites "La María", calle La María, 7
	Subestación Eléctrica de Catalana de Gas, avenida de Miraflores, 7
INDUSTRIAS REHABILITADAS PARA OTROS USOS	Fábrica de Hilados "La María", avenida de Miraflores 1-3
	Fábrica de Sedas de "Santiago Pérez", avenida de Miraflores, 7
	Talleres para "Faustino Martínez", avenida de Miraflores, 15
	Naves Industriales Gª. Longoria en la Ronda de María Auxiliadora

El Barrio El Retiro Obrero.

Como caso característico del sector urbano que tiene como eje principal a la avenida de Miraflores se ha seleccionado el conjunto de la Colonia Obrera de El Retiro Obrero dada la importancia de sus valores urbanísticos, arquitectónicos y sociales. Esta Colonia Obrera surge en el primer tercio del siglo XX en un contexto histórico marcado por la demanda continuada de mejoras en el alojamiento obrero que, como sabemos, se caracterizaba por la insuficiencia de la oferta, por las precarias condiciones higiénicas de la mayoría de los sectores urbanos en los que vivían las clases trabajadoras, por el elevado precio de las viviendas, ya fuera en régimen de alquiler o de compra y por la indefinición tipológica de un prototipo específico que se debatía entre la vivienda unifamiliar aislada organizada en colonias, la vivienda de puerta y ventana formando calle o el bloque compacto de dos o más alturas. Las presiones ejercidas por las organizaciones sindicales, los partidos de orientación socialista y los movimientos sociales de inspiración católica influirían en la generación de una corriente de reformismo social dirigida a promover proyectos de viviendas públicas en los entornos de las áreas industriales de las principales ciudades españolas. En este escenario es en el que se encuadra el inicio de una labor legislativa que conduciría a la aprobación de la primera Ley de Casas Baratas de 1911 que, debido a sus efectos positivos para la promoción de las viviendas sociales, tendría continuidad en la segunda Ley de Casas Baratas de 1921 que, durante la Dictadura de Primo de Rivera, se haría extensible a las familias de clase media. Terminando este primer tercio del siglo XX con el impulso que desde el PSOE se dio a la política de vivienda social desde los presupuestos ideológicos de la doctrina cooperativista.

Pero el problema de la vivienda no podía resolverse exclusivamente desde la arquitectura o el urbanismo, estaba claro que el trasfondo de las carencias del alojamiento obrero estaba en las deficientes condiciones salariales y en la inseguridad laboral frente al despido. En 1921 se promulgó la Ley del Retiro Obrero que ampliaba

sustancialmente el régimen de protección ya iniciado con el Seguro de Vejez de 1908 y fijaba la edad de jubilación en los 65 años, al tiempo que estipulaba la creación de cajas de seguros e institutos de previsión por todas las ciudades españolas. En el caso de Sevilla hemos de referirnos a la figura del abogado Amante Laffón Fernández que fundó la Caja de Seguros Sociales de Andalucía Occidental, origen del futuro Instituto Nacional de Previsión, que estaba encargada de gestionar el sistema de las pensiones obreras desde 1908 y que asumiría el seguro obligatorio del Retiro Obrero, conocido popularmente como de "*la perra gorda*" (porque esa era la cuantía que debían pagar los asociados, equivalente a 10 céntimos de peseta).

La Colonia Obrera El Retiro Obrero comenzó su construcción por iniciativa del Presidente del Instituto Nacional de Previsión (Amante Laffón) en 1924 propuesta de la promotora "La Caja de Seguros Sociales y de Ahorros". En 1926, se encarga al arquitecto José Gómez Millán, el proyecto de la barriada social, que comprende un total de 300 casas familiares y 4 grupos de casas colectivas, beneficiándose de la Ley de Casas Baratas de 1911; las obras se prolongan hasta 1935. El barrio se edificó en los terrenos de la antigua huerta de La Pintada, tiene una planta trapezoidal, con un trazado viario en retícula que da lugar a manzanas rectangulares, a excepción de las que ocupan los lados oblicuos. La edificación responde a la idea de ciudad-jardín, en la que se distinguen varias tipologías residenciales.

- Unifamiliares: Vivienda de una planta con jardín delantero; 2. Vivienda de dos plantas sin jardín.
- Colectivas: compuestas por bloques de 3 plantas, del tipo de casa de escalera, que se agrupan entorno a un patio interior y jardín común delantero.

Su arquitectura es un buen exponente de los planteamientos de la arquitectura Regionalista sevillana que para este proyecto de vivienda social recurre a un lenguaje muy moderado en sus componentes decorativos, con una composición formal muy sencilla y eficaz a base de paramentos blancos, sobre los que destaca el tejaroz que protege las ventanas y los balcones, y la utilización de cerramientos de fábrica de ladrillo en los jardines delanteros de las unifamiliares. En el proyecto de Gómez Millán se incluyeron una serie de equipamientos y servicios como: baños públicos, biblioteca y dispensario, que se ubicaron en la calle central, perpendicular a avenida de Miraflores y que contaba con el doble de anchura que las demás. De estos equipamientos sólo quedan en la actualidad la Iglesia de La Sagrada Familia, construida en 1930 y la escuela. En líneas generales el conjunto es de una gran calidad ambiental y presenta un buen estado de conservación, tanto de los edificios como de las calles. En sus calles podemos apreciar azulejos conmemorativos de los logros de la Seguridad Social dedicados al Seguro de Vejez, la Maternidad, el Seguro Infantil o la Mutualidad Escolar.

Circunstancias que cualifican socialmente a este paisaje histórico urbano de la producción

La trayectoria industrial de este sector urbano y las permanencias actuales, ya sean en forma de memoria o de inmuebles industriales, permiten establecer una caracterización patrimonial específica para este sector.

Debe resaltarse que frente a la falta de conciencia ciudadana que caracteriza al movimiento vecinal de las dos últimas décadas en la zona de la avenida de Miraflores, la carretera de Carmona, Santa María de Ordás y Pío XII existe un elevado nivel de participación y de asociacionismo vecinal. Circunstancia que constituye un factor de gran relieve a la hora de explicar los procesos de apropiación patrimonial que allí se han desarrollado entre 2001 y 2011.

El primero de ellos surgió como consecuencia de una de las medidas de mejora de la movilidad del transporte rodado en esta zona previstas por el Plan General de Sevilla que definió una de sus actuaciones como ARI-DM 10, que bajo el manto de la modernidad pretendía abrir en pleno corazón de la barriada un denominado Colector Primario de Flujos Internos (CPFI) que tenía como consecuencia del derribo de 23 casas del Retiro Obrero, entre las calles General Marvá y Albaida. La Asociación Histórica Retiro Obrero, coordinada por el líder vecinal Basilio Moreno, consiguió despertar la conciencia de sus convecinos haciéndoles ver el interés urbanístico y arquitectónico del barrio en el que vivían y, lo que fue decisivo, sobre todo el valor de sociabilidad y de convivencialidad que existía en este lugar. Al final los vecinos consiguieron su objetivo y la Gerencia Municipal de Urbanismo de Sevilla eliminó esta actuación que iba a dañar irremediablemente la médula que sustenta este delicado y raro ecosistema socio-urbano.

El segundo de los procesos de apropiación patrimonial que han tenido al Retiro Obrero por protagonista ha sido la solicitud de ampliación patrimonial para la Fábrica de Vidrio de la Trinidad (1902) vinculada estrechamente a este barrio. La primera acción fue la constitución de una Plataforma Ciudadana denominada "Salvemos La Fábrica de Vidrio La Trinidad" (ver: http://plataformafabricadevidrio.blogspot.com/) en la que participaban los vecinos de la zona, asociaciones sevillanas de patrimonio histórico, TICCIH-España y profesores de la Universidad de Sevilla y de la Pablo de Olavide. Este colectivo realizó estudios, exposiciones, jornadas, manifestaciones y encuentros con los grupos políticos del Ayuntamiento de Sevilla. Además realizó un seguimiento muy detallado de las actuaciones inmobiliarias previstas para ocupar el solar dejado por las construcciones de la fábrica y demandó constantemente a la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía una mayor protección para este inmueble industrial.

Los antecedentes de este embrollo conflicto patrimonial se remontan al proceso de elaboración de la documentación técnica necesaria para la declaración del BIC en cuyo expediente de no se tuvo en cuenta la integridad y dinamismo del proceso productivo allí desarrollado desde 1902 hasta 1999, pues, como todos sabemos, la industria se caracteriza por constituir un proceso global diacrónico, de carácter material e inmaterial, marcado por la modificación constante de sus fuentes de energía, las herramientas, la maquinaria, los procedimientos técnicos, las relaciones laborales, los productos elaborados y los espacios de trabajo. Procesos que no se contemplaron en el expediente declaratorio al no considerar que la fabricación de vidrio se realizaba secuencialmente en las siguientes fases: 1. Preparación de las materias primas del vidrio (fundentes, colorantes y estabilizantes); 2. Fusión de la materia prima en hornos, primero de crisoles, luego de balsa; 3. Moldeado de vidrio con arreglo al catálogo de fábrica; 4. Enfriado-recocido del vidrio; 5. Decoración del vidrio (estampillado con calcomanía, dorado o tallado); 6. Almacenaje y comercialización; 7. Servicios y equipamientos como los talleres auxiliares, oficinas, comedor de los obreros y báscula de entrada.

De manera que al carecer la declaración de un enfoque integral los inmuebles e instalaciones pertenecientes a varias de esas fases no fueron considerados objeto de protección e iban a ser demolidos. Específicamente me refiero a los dos hornos de balsa, las cuatro arcas de recocido, la nave de decorado, la nave de almacenaje, las oficinas, los talleres auxiliares, los servicios de los obreros y la báscula de entrada. Además no se tuvo en cuenta el criterio de valor arquitectónico al autorizarse la demolición de la nave de decoración con estructura de cerchas de madera y la nave de almacenaje de estructura metálica roblonada, qué además es la más antigua de todas las construcciones, y constituyen los únicos ejemplos de esas tipologías que quedan en Sevilla.
La delimitación del bien y de su entorno tampoco tuvo en cuenta la dimensión integral del conjunto industrial. Por ello, varios de los espacios e instalaciones, objetiva e intrínsecamente pertenecientes al bien patrimonial, y relacionados con la cultura del trabajo, no fueron objeto de protección, con las consecuencias evidentes de la amenaza de demolición pendiente sobre las instalaciones antes citadas.
La protección de un entorno patrimonial y su delimitación no ha de constituir nunca un espacio residual, sino un espacio vivo que permita contextualizar el bien en su autenticidad espacial. Esto no se hace así, y en la ordenación urbanística consiguiente, mediante el documento del PERI-NO-5 de 2002, así como en la ficha de reparcelación de 10 de marzo de 2010, la promoción inmobiliaria resultante mutila gravemente el proceso industrial llevado a cabo en la fábrica La Trinidad, la desconecta del espacio urbano de la Avenida de Miraflores y desnaturaliza la propia esencia de este espacio industrial histórico.
Por último el 9 de marzo de 2011 la Plataforma "Salvemos la Fábrica de Vidrio La Trinidad" consiguió el reconocimiento de sus reivindicaciones por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo de Sevilla y el respaldo unánime de todos los partidos políticos con representación municipal para solicitar a la Consejería de Cultura la ampliación de la protección de este BIC a las dos naves industriales que iban a ser demolidas.
Con estas acciones descritas se pone de manifiesto que la zona urbana que se articula en torno a la avenida de Miraflores posee un elevado interés patrimonial dados sus valores históricos, arquitectónicos, industriales, sociales y etnológicos, al constituir un lugar de memoria, de relaciones y, como dicen sus vecinos, de espacio *anti-estrés*. Calma, conversaciones pausadas, relaciones vecinales, intereses compartidos, lentitud, calidad urbana y sentido de pertenencia. Factores todos ellos que cualquier urbanista, sociólogo o médico recomendarían a quien quisiera seguir sus consejos para disfrutar de una vida plácida, creativa y longeva.
Teniendo en cuenta los ejes sobre los que se ha estructurado el Plan General de Urbanismo de Sevilla, que se basa en una serie de ideas-fuerza como son las de: sostenibilidad, participación, barrio-ciudad, calidad ambiental, dotación a los barrios de componentes simbólicos, respeto por el patrimonio histórico y descentralización, es necesaria su aplicación a este sector urbano de la Avenida de Miraflores para promover una estrategia que se concrete en un Plan Integral que, enfocado desde el Proyecto de los "Paisajes históricos urbanos de Sevilla en las Ciudades Patrimonio Mundial" en el que se incluye este estudio sobre los "Paisajes Históricos de la Producción en Sevilla", pueda ser considerado como una de las actuaciones preferentes derivadas de su aplicación práctica ya que constituye un excepcional

ejemplo de Paisaje Histórico Urbano desde la consideración expresada anteriormente como Paisaje Histórico de la Producción.

Ejemplificándose los valores patrimoniales de este paisaje histórico en la continuada relación entre los núcleos residenciales y las industrias del sector que se nutrían de mano de obra de los aquí residentes. A ello se debe añadir el actual grado de participación ciudadana de los vecinos de esta Colonia Obrera que han llegado a constituir una entidad vecinal denominada Asociación Histórica Retiro Obrero (AHRO) que supone una modélica senda de apropiación patrimonial por parte de los ciudadanos en torno a reivindicaciones como las mejoras urbanísticas de su barrio, la dotación de equipamientos sociales y la defensa del patrimonio industrial ejemplificado en la reivindicación de la Fábrica de Vidrio La Trinidad, en la que muchos de estos vecinos trabajaron, como Centro Cívico de Barrio, Museo del Vidrio y Escuela Taller.

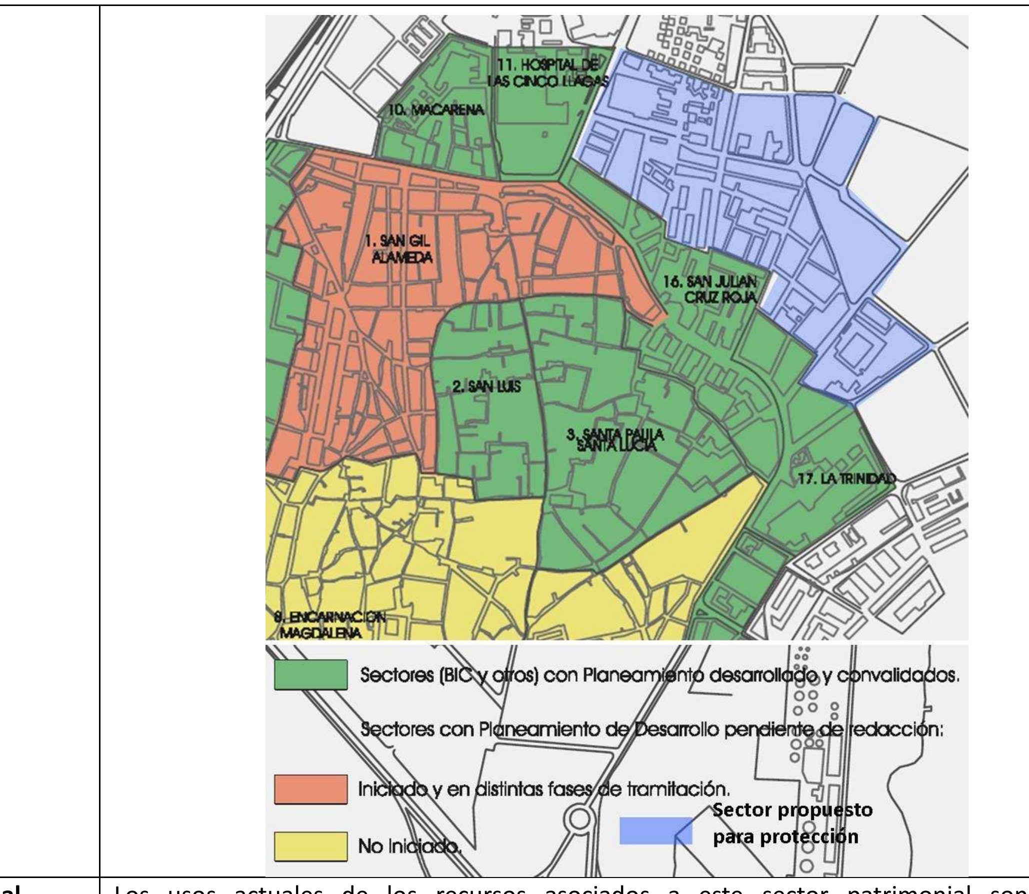
5.3.10. Recurso asociado 2: industria, urbanismo y sociabilidad en la avenida de Miraflores

<table>
<tr><th colspan="3">Recurso nº 1</th></tr>
<tr><td>Denominación</td><td colspan="2">INDUSTRIA, URBANISMO Y SOCIABILIDAD EN AVENIDA DE MIRAFLORES</td></tr>
<tr><td>Localización</td><td colspan="2">Sector urbano limitado por las rondas históricas de Muñoz León, Capuchinos y María Auxiliadora, por Carretera de Carmona, por la Ronda de Pío XII y por la avenida del Doctor Fedriani.</td></tr>
<tr><td>Tipología</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td rowspan="5">Recursos asociados</td><td>Descripción</td><td>Imagen</td></tr>
<tr><td colspan="2">Entorno de la avenida de Miraflores</td></tr>
<tr><td>Vivienda plurifamiliar
Situación: C/ Pedro Tafur, 3
Arquitecto y fecha: Mariano González Rojas. 1928
Uso original: Residencial
Uso actual: Residencial</td><td></td></tr>
<tr><td>Naves industriales
Situación: en Muñoz León, 5
Arquitecto y fecha: No identificado. 1925-35
Uso original: Industrial
Uso actual: Comercial</td><td></td></tr>
<tr><td>Vivienda plurifamliar
Situación: Calle Froilán de la Serna nº 8, 10 y 12
Arquitecto y fecha: Mariano González Rojas. 1925
Uso original: Residencial
Uso actual: Residencial</td><td></td></tr>
</table>

	Viviendas en la Barriada del Barrero Situación: C/Dionisio Alcalá Galiano y C/Fernando Toledo Arquitecto y fecha: Aníbal González. 1921 Uso original: Residencial Uso actual: Residencial	
	Viviendas del Monte de Piedad Situación: Ronda de Capuchinos nº 5 Arquitecto y fecha: José Espiau y Muñoz. 1928 Uso original: Residencial Uso actual: Residencial	
	Avenida de Miraflores	
	Fábrica Textil La María Situación: Avda. Miraflores nº 5 Arquitecto y fecha: No identificado. 1885 Uso original: Fábrica textil Uso actual: Residencial	
	Vivienda unifamiliar de Pedro Lázaro Situación: Avda. Miraflores nº 9 Arquitecto y fecha: No identificado. 1900 Uso original: Residencial Uso actual: Residencial	
	ESituación: Avda. Miraflores nº 7 Arquitecto y fecha: Antonio Arévalo. 1912 Uso original: Transformador eléctrico Uso actual: Transformador eléctrico	

	Fábrica de Sedas de Santiago Pérez Situación: Avda. Miraflores esquina con C/ Los Polancos Arquitecto y fecha: Antonio Gómez Millán. 1916-1917 Uso original: Taller de seda y vivienda de propietario Uso actual: Residencial con comercios en P. Baja	
	Talleres Mecánicos Situación: Avda. Miraflores nº 15 Arquitecto y fecha: No identificado. 1917-1918 Uso original: Taller de ballestas Uso actual: Bingo	
	Garaje Miraflores Situación: Avda. Miraflores nº 17 Arquitecto y fecha: Ramón Balbuena y Huertas. 1920-1921 Uso original: Garaje Uso actual: Sin uso	
	Viviendas y talleres Situación: Avda. Miraflores nº 21-23 Arquitecto y fecha: Pedro Sánchez Núñez. 1912-1913 Uso original: Residencial y talleres en P. Baja Uso actual: Residencial y comercios en P. Baja	
	Fábrica de Vidrio La Trinidad Situación: Avda. Miraflores nº 20 Arquitecto y fecha: Luis Rodríguez Caso. 1900-1924. Vicente Traver. 1924. Ramón Balbuena. 1926 Uso original: Fábrica de Vidrio Uso actual: Sin uso	
	Pasaje de Viviendas Manuel Carretero **Situación**: C/ Manuel Carretero **Arquitecto y fecha**: Antonio Arévalo. 1915-1916 **Uso original:** Residencial **Uso actual:** Residencial	
	Colonia de Viviendas El Retiro Obrero	

	Arquitecto y fecha: José Gómez Millán. 1928- 1934 Uso original: Residencial Uso actual: Residencial	
	Tipología A Vivienda plurifamiliar en bloque	
	Tipología B Vivienda unifamiliar en medianera de dos plantas	
	Tipología C Vivienda unifamiliar en medianera de una planta	
	Iglesia de la Sagrada Familia 1930	
Protección	La delimitación que el Plan General de Sevilla hace del conjunto histórico de la ciudad afecta a los sectores urbanos objeto de este estudio sobre el entorno de la avenida de Miraflores. Podemos identificar	

<table>
<tr>
<td></td>
<td>
</td>
</tr>
<tr>
<td>Uso actual</td>
<td>Los usos actuales de los recursos asociados a este sector patrimonial son residenciales de propiedad privada. Sólo es de propiedad pública (Ayuntamiento de Sevilla) la Fábrica de Vidrio La Trinidad.</td>
</tr>
<tr>
<td>Potencialidad</td>
<td>El sector urbano en el que se encuentra comprendida la Avenida de Miraflores y la Colonia Obrera El Retiro Obrero forman parte de la ciudad histórica consolidada. El aumento de la protección contribuiría a profundizar en la superación del concepto tradicional de Centro Histórico de manera que el conjunto histórico protegido de la ciudad de Sevilla reconociera la realidad de las ampliaciones urbanas producidas en el primer tercio del siglo XX como parte de su estratigrafía histórica, arquitectónica , urbana y cultural. Permitiría desarrollar un instrumento específico de gestión mediante la redacción de un Plan Especial para este sector que puede constituir un excelente Laboratorio de Paisaje Patrimonial Histórico Urbano.
Hay que destacar el interés que tiene la rehabilitación de la Fábrica de Vidrio La Trinidad, asumiendo la reivindicación histórica de los habitantes de este sector, para convertirla en un atractor de actividades y en un motor de dinamización social y económica a partir de los usos que forman parte de los objetivos de la Plataforma Ciudadana “Salvemos La Fábrica de Vidrio” y de la Asociación Histórica Retiro Obrero (AHRO).
Estas acciones contribuirían a paliar los problemas existentes en este sector urbano como son:
– La terciarización creciente con una rápida sustitución de los usos tradicionales
– La degradación del espacio tradicional en sus variables morfológicas y sociales
– La despoblación en las zonas limítrofes entre el conjunto histórico y la primera periferia
– El subequipamiento crónico del sector avenida de Miraflores-Pío XII-Carretera de Carmona
– La destrucción del Patrimonio cultural y paisajístico
– La modificación de la morfología urbanística de la zona</td>
</tr>
</table>

6. TABLA DE ATRIBUTOS Y DEFINICIÓN DE LOS VALORES PATRIMONIALES ASOCIADOS A LOS PAISAJES HISTÓRICOS DE LA PRODUCCIÓN

La siguiente tabla sirve para establecer los valores patrimoniales asociados a los paisajes históricos de la producción mediante la identificación de sus atributos y la definición de los indicadores simples que permiten una valoración inicial.

VALORES	ATRIBUTOS	DEFINICIÓN DE INDICADORES	GRADO			PUNTOS (MÁX. 3)
			1	2	3	
Histórico	Representatividad	Representa un modo de producción económica de carácter evolutivo, fósil o activo, en su morfología, en sus elementos y en sus usos.				
	Autenticidad	Mantiene su carácter original integrando armónicamente los sucesivos cambios.				
	Reconocimiento	Posee reconocimiento científico, social y protección patrimonial.				
Territorial	Imagen	Caracteriza un paisaje de la producción en su estructura, morfología y diversidad y contribuye al goce estético.				
	Cualificación	Contribuye en conjunto o individualmente a evocar un determinado paisaje de la producción.				
	Articulación	Expresa coherentemente el programa de la producción en los lugares y las edificaciones originales.				
Tecnológico	Innovación	Ejemplifica la introducción de nuevos procedimientos técnicos y modos de explotación económica.				
	Integridad	Refuerza el significado del paisaje al mantener las máquinas y las instalaciones originales aunque ya no estén en uso.				
	Conectividad	Aparece asociado a infraestructuras de comunicación, energía o abastecimiento de agua.				
Social	Interacción	Permite la comprensión del espacio como un modelo de construcción social a partir de los intereses de diversos agentes o colectivos.				
	Afectividad	Identifica un paisaje que es percibido como propio en el imaginario colectivo de sus pobladores.				
	Simbólico	Mantiene prácticas, costumbres o tradiciones asociadas a ese paisaje.				
Arquitectónico	Tipológico	Representa un programa funcional codificado que es específico de una época, estilo o autor.				
	Constructivo	Constituye un testimonio importante por sus materiales, estructuras o técnicas de construcción.				
	Visual	Sirve a la población para reconocer y articular el territorio circundante.				
Activación	Demanda	Existe una demanda de activación por parte de la comunidad afectada.				
	Desarrollo	Fomenta la regeneración socioeconómica				

		y puede ayudar a mantener oficios tradicionales.				
	Viabilidad	Cuenta con un proyecto de recuperación integrado en la planificación del territorio.				
Didáctico	Demostrativo	Permite la identificación del carácter y de los elementos que constituyen un paisaje histórico de la producción.				
	Memoria	Refuerza el carácter inmaterial de los paisajes al fomentar la transmisión de las actividades de la producción a partir de la experiencia viva de sus protagonistas.				
	Recurso	Constituye un recurso educativo que propicia la valoración del territorio, la interacción pedagógica y la apreciación de la historia local.				

7. EVALUACIÓN E INDICADORES DE VALORACIÓN DE LOS PAISAJES DE LA PRODUCCIÓN EN LA CIUDAD DE SEVILLA

Intenciones y orientación inicial

El propósito de las intervenciones sobre los espacios industriales que articulan los paisajes históricos de la producción es contribuir a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, del medio urbano, del espacio público y de la eficiencia de los recursos, al tiempo que incide en el enriquecimiento de la comprensión de la diversidad histórica de cada ciudad (cliodiversidad).

Este tipo de intervenciones en espacios industriales cuentan con un amplio historial internacional habiéndose comprobado que genera nuevos atractivos para entornos degradados que pueden ayudar a fijar y aumentar la población, atraer la inversión externa, renovar los recursos culturales y turísticos, reconociéndose su contribución al mantenimiento de las actividades económicas existentes.

La reutilización de los edificios industriales y sus paisajes supone:

- Una manera sencilla de contribuir a la diversidad de usos en el medio urbano.
- Un método apropiado para reforzar el sentido de lugar y la imagen de la ciudad.
- Una herramienta eficaz para la creación de puestos de trabajo y una ayuda para sostener las economías locales.
- Una metodología de interpretación del patrimonio a partir de la narración de nuevas historias.
- Una activación de los recursos de todo orden que incide en el desarrollo económico, social, cultural y urbano.
- Un campo de experiencia para nuevos enfoques metodológicos y planes de gestión.
- Una oportunidad para fortalecer la participación ciudadana y su implicación en los desafíos de las ciudades.
- Una estrategia que haga posible la mejora de la calidad de vida con los requerimientos y criterios de la sostenibilidad.
- Una posibilidad de conciliar la conservación del patrimonio con las energías de los nuevos creadores.
- Una plataforma de coordinación multidisciplinar dirigida a la innovación y a la implicación de los sectores más dinámicos de la ciudad.

OBJETIVOS, INDICADORES Y BAREMOS

Para identificar, evaluar y medir las intervenciones sobre los espacios industriales se proponen los siguientes objetivos:

- Dilemas y cuestiones relevantes para la discusión
    - Local vs. metropolitano
    - Conservación vs. innovación

- o Diversidad vs. tematización
- o Patrimonio vs. regeneración
- o Público vs. privado vs. social
- o Obsolescencia vs. revitalización
- o Monumento vs. territorio
- o Usos originales vs. nuevos usos

CULTURA EMPRENDEDORA

Indicadores

- Fomentar usos que coincidan con las demandas socioeconómicas del sector.
- Generar nuevas oportunidades de negocio protegiendo el empleo e impulsando el desarrollo económico.
- Conciliar los diversos intereses públicos y privados desde la promoción de nuevas empresas.

Baremos

- Estimar la creación de nuevos empleos.
- Diagnosticar la apertura de nuevos negocios.
- Evaluar la incidencia en la renta de los ciudadanos.
- Calcular la repercusión en el PIB de la ciudad.

FORMACIÓN EN TECNOLOGÍAS

Indicadores

- Contribuir a la formación en nuevas tecnologías de los residentes.
- Generar proyectos en los que intervengan nuevas tecnologías en su diseño, ejecución y funciones.
- Impulsar proyectos que con los sectores de I+D+I de las universidades y las empresas

Baremos

- Valorar las nuevas competencias profesionales a adquirir.
- Medir el grado de innovación de los proyectos y sus participantes.
- Diagnosticar la creatividad y originalidad de los proyectos
- Identificar las nuevas tecnologías utilizadas en el proyecto y en su ejecución.

COHESIÓN SOCIAL

Indicadores

- Mejorar la aceptación social a través de la identificación y el compromiso de todos los interesados.
- Establecer mecanismos de discusión pública y de resolución de conflictos fomentando la participación de los ciudadanos y de sus asociaciones.
- Estimular la responsabilidad que fomente la apropiación ciudadana del proyecto.

Baremos

- Valorar el impacto en los residentes (por edad, nivel económico, género y empleo).
- Identificar los medios desarrollados de consulta y participación.
- Medir los índices de descentralización.

- Registrar los avances en igualdad e integración de grupos y personas.

ADMINISTRACIÓN EFICAZ

Indicadores

- Garantizar la rentabilidad y la viabilidad técnica de la gestión mediante el empleo de metodologías adecuadas.
- Propiciar el ahorro de recursos tanto económicos como materiales desde el principio de austeridad.
- Gestionar con transparencia el proceso de toma de decisiones mejorando la eficiencia en términos de duración y costes.

Baremos

- Valorar los plazos medios de ejecución.
- Establecer porcentajes de beneficio en los costes del proyecto.
- Calcular la proporción de la inversión pública-privada.
- Identificar con claridad el sistema de gestión desde el inicio y su evaluación.

SOCIEDAD DEL CONOCIMIENTO

Indicadores

- Promover la difusión e información de los objetivos del proyecto con el uso de estructuras adecuadas de comunicación.
- Adoptar un enfoque multidisciplinar en los proyectos que integre las variables urbanas, arquitectónicas, sociales, económicas y ambientales.
- Afianzar la transferencia de resultados para extrapolarlos a otras iniciativas.

Baremos

- Identificar las acciones de I+D+I asociadas al proyecto.
- Valorar el grado de transferencia de conocimiento implícito en el proyecto.
- Localizar los sectores innovadores implicados en la ejecución y usos posteriores.
- Establecer una política de comunicación.

ARTICULACIÓN TERRITORIAL

Indicadores

- Maximizar la reutilización del suelo fomentando la alta densidad, la accesibilidad y la movilidad en ese lugar.
- Integrar la reutilización de los espacios industriales como nuevo suelo productivo con las estrategias urbanas locales y de ámbito territorial.
- Fomentar las condiciones del planeamiento por medio de documentos estratégicos coherentes e integrales.

Baremos

- Medir el grado de reequilibrio urbano producido por el proyecto.
- Valorar el grado de mantenimiento de las actividades productivas.
- Evaluar los valores paisajísticos de los espacios e infraestructuras objeto de la intervención.
- Identificar las características morfológicas del sector y la extensión del área afectada.

GESTIÓN SOSTENIBLE

Indicadores

- Reducir los impactos ambientales negativos en el sitio industrial y en el barrio.
- Reciclar los edificios y las infraestructuras de los espacios industriales abandonados.
- Impulsar las energías renovables y el ahorro del agua en los espacios intervenidos impidiendo los impactos adversos sobre el entorno.

Baremos

- Valorar las condiciones ambientales preexistentes como rasgos y carácter del lugar.
- Medir los índices de ecoeficiencia del proyecto en términos de consumo de recursos.
- Definir los compromisos de sostenibilidad públicos y privados en el mantenimiento posterior.
- Evaluar el grado de innovación del proyecto en materia de sostenibilidad.

DISEÑO URBANO Y ARQUITECTÓNICO

Indicadores

- Reutilizar los edificios existentes y las infraestructuras en los terrenos industriales abandonados.
- Fomentar usos que se adapten con naturalidad al lugar y al barrio.
- Lograr una alta calidad del diseño urbano y arquitectónico contribuyendo a la diversidad y la flexibilidad del diseño urbano.

Baremos

- Valorar el equilibrio de los aspectos formales de la intervención entre el edificio histórico y las nuevas edificaciones.
- Identificar las nuevas tecnologías a utilizar y su grado de compatibilidad con la conservación patrimonial y la sostenibilidad.
- Medir los posibles desequilibrios en el proyecto entre identidad y contemporaneidad.
- Evaluar la transferencia al nuevo proyecto de los valores patrimoniales existentes.

CALIDAD DE VIDA

Indicadores

- Adaptar el proyecto a las nuevas expectativas de vida de carácter sostenible, creativa y solidaria.
- Mejorar el entorno físico en el que se desarrollan las funciones de residencia, trabajo y ocio.
- Incrementar el valor del espacio público como escenario de la cotidianeidad.

Baremos

- Valorar el incremento del espacio público en sus usos y calidad.
- Medir el grado de atracción para nuevos residentes y actividades.
- Evaluar los riesgos de gentrificación potenciales en cada proyecto.
- Definir los criterios de sociabilidad generados por el proyecto.

PATRIMONIO CULTURAL
Indicadores
- Aumentar el número y la calidad de los espacios protegidos.
- Reforzar la memoria cultural de la ciudad con los lugares del trabajo.
- Afirmar la identidad vinculada a los nuevos espacios urbanos.

Baremos
- Medir la nueva oferta cultural y turística generada por la intervención.
- Valorar la ejemplaridad de las intervenciones y su respeto a las convenciones internacionales del restauro.
- Medir el número de edificios industriales rehabilitados.
- Valorar el aumento del nivel de conocimiento sobre la propia historia generado por el proyecto.

IMAGEN URBANA
Indicadores
- Generar una imagen renovadora y actual de la ciudad y sus proyectos.
- Conseguir buenos niveles de aceptación por los *mass media* y los ciudadanos.
- Favorecer la internacionalización mediante la convergencia con programas similares.

Baremos
- Valorar el grado de integración de la ciudad en los sistemas internacionales de marketing de ciudades.
- Medir el grado de conservación de los rasgos de identidad eliminando los estereotipos.
- Valorar la percepción de los propios ciudadanos afectados de las mejoras en la vida de los barrios afectados por el proyecto.
- Medir los índices de popularidad de cada proyecto mediante encuestas generales y especializadas.

8. CONCLUSIONES

La industrialización sevillana fue un proceso histórico, desigual en cuanto a sus ritmos, su implantación espacial, sus consecuencias sociales y sus logros tecnológicos. Pero que al mismo tiempo, y paradójicamente, llevó a cabo un programa sin precedentes en torno a la creación de un mercado regional con importantes conexiones exteriores, una transformación significativa de las principales estructuras productivas y un cambio radical en los modos de vida y comportamiento de la sociedad sevillana. Proceso del que nos han quedado ejemplos significativos ya sea como patrimonio material o inmaterial y que se articulan patrimonialmente bajo el concepto de Paisajes Históricos de la Producción.

Para comprender el alcance de este legado hemos de partir de la especificidad del patrimonio industrial, en este caso de los paisajes históricos de la producción, en su conexión con los modelos teóricos e interpretativos que afectan al patrimonio cultural convencional y a la propia consideración de los denominados centros históricos.

Para ello se hacen a continuación algunas consideraciones que críticamente abordan el marco conceptual en el que se van a instalar los procesos patrimoniales objeto de estudio.

- La revolución industrial, en sus diferentes modelos y fases, ha conformado un sistema de formas, actitudes, valores y significados, a los que Sevilla, como tampoco ninguna otra ciudad del mundo, ha podido sustraerse.
- La historia de una ciudad no debe expresarse en centros sino en redes. La sociedad del conocimiento y la transterritorialidad debe superar el habitual desencuentro de carácter formalista y legal de Centros Históricos Urbanos vs. Ciudad Periférica.
- Los cambios actuales definidos por la generalización de las nuevas tecnologías, las complejas dinámicas demográficas y la tendencia hacia la deslocalización económica nos obligan a desarrollar una visión territorial y metropolitana del patrimonio cultural en la que el rol de los Centros Históricos ha de jugar unas nuevas funciones más allá de su tematización turística.
- Debemos ser conscientes de que focalizar la historia de la ciudad en su Centro Histórico significa elegir un determinado estrato crono-cultural, dada la génesis de la ciudad histórica, lo cual nos lleva a favorecer una perspectiva en la que se manifiestan sesgos evidentes como la monumentalización de lo sagrado y lo político, de su espacio religioso y de representación, en detrimento de otras manifestaciones de la ciudad compleja e integral que engloba también lo social y lo económico.
- La industrialización sevillana, y andaluza, se desarrollaron de distinta forma a lo acontecido en otras regiones, o ciudades, europeas. Por tanto, las soluciones tendentes a revitalizar sus zonas industriales históricas, han de ser también diferentes y apropiadas a sus rasgos constitutivos.
- El modelo espacial de la industrialización sevillana, y andaluza, no condujo a la implantación de grandes áreas o conjuntos industriales en la matriz urbana básica de modo que, salvo en alguna excepción conocida de gran escala, las

principales tipologías industriales urbanas las constituyeron las piezas aisladas de escala media y los edificios entre medianeras.

- Debe destacarse un nuevo enfoque referido a los sistemas de las tipologías industriales territoriales como fueron las derivadas del ferrocarril, el puerto, el abastecimientos de agua o de la producción y distribución de energía. Este es uno de los retos importantes a los que se ha de dar respuesta desde las políticas de planeamiento, de la cultura y de la economía.
- Una tradición importante en la conformación de la ciudad de Sevilla, y de otras de Andalucía, desde la época medieval, ha sido la de la consolidación de barrios de fuerte actividad artesanal que, aún hoy, mantienen en parte esas actividades ligadas a la orfebrería, marroquinería, imaginería, cerámica, etc. En estas zonas conviven artesanos tradicionales con jóvenes innovadores de prácticas artesanales alternativas. Habría que analizar esta situación para establecer una revitalización adecuada desde las nuevas estrategias de la ciudad viva.
- Queda pendiente un tema crucial para el patrimonio industrial como es la gestión de los centros de transformación urbanos con los espacios de extracción primaria y los sistemas articuladores. De lo urbano con lo rural, de lo humanizado con lo natural. Sin la visibilidad de estos nexos difícilmente se podrá entender el verdadero significado de las diferentes tipologías industriales ya que la ciudad responde al concepto de urbe más región en una visión descentralizadora, a la par que vertebradora, de la historia del territorio.

9. BIBLIOGRAFÍA

Ábaco. Revista de Cultura y Ciencias Sociales, (1986), Número 1, monográfico: "Arqueología Industrial", Editorial TREA, Gijón.
Ábaco. Revista De Cultura Y Ciencias Sociales, (2002). Número 34, monográfico: "Nuevas miradas al paisaje y al territorio", Editorial TREA, Gijón..
Aguilar Civera, I. (1998), *Arquitectura Industrial. Concepto, método y fuentes*, Valencia.
Álvarez Areces, M. A. (Ed.), (2003), Estructuras y paisajes industriales: proyectos socioculturales y turismo industrial, CICEES, Gijón.
Andrieux, J.-Y. (ed.) (1992), *Architectures du travail*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes.
Askasibar, M. (1998), *Política y normativa del paisaje en Europa*, en Lurr@lde inves.esp, nº 21
Ballester, J. M., (1997) "El patrimonio industrial y técnico, memoria de Europa. Políticas y prácticas del Consejo de Europa".
Benito del Pozo, P., (1997) "Dinamizacion del territorio y patrimonio industrial", *Polígonos. Revista de Geografia*, nº 7.
Boletín del Instituto Andaluz De Patrimonio Histórico PH (1997), nº 21. Número monográfico: "Patrimonio Industrial", Consejería de Cultura, Sevilla.
Bologna.
Borsi, F., (1975) *Le Paysage de l'Industrie*, Archives d'Architecture Moderne, Bruselas.
Buchanan, R. A., (1977), *Industrial Archaeology in Britain*, Penguin Books, Harmondsworth.
Caravaca, I., (1988), *Industria y territorio en Andalucía*, Instituto de Desarrollo Regional, Sevilla.
Castells, M. y Hall, P., (1994), *Las tecnópolis del mundo, La formación de los complejos industriales del siglo XXI* Alianza, Madrid.
Checa Artasu, M., Geografías para el patrimonio industrial en España: el caso de Barcelona. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales.* Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245
Cohen, P. (dir.). (2002), *Habitat et patrimoine rural en Luberon : connaître et restaurer,* Edisud, Aix-en-Provence,
Colet, Joan M. (1997), *"Treballs recents sobre la regeneració urbana dels fronts marítims*" en Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, nº 47, Universitat de Barcelona, Barcelona.
Corredor-Matheos, J. Y. y Montaner, J. M., (1984), *Arquitectura industrial en Cataluña, de 1732 a 1929*, , Caixa de Barcelona, Barcelona.
Cultura, Patrimonio, Laboratorio Internacional de Paisajes Culturales, Barcelona, nº. 1.
Debats, 13 (1985). Número monográfico: "Arqueología Industrial", Fundación Alfonso El Magnçanimo, Valencia.
Derry, T. K. y Trevor, I. W., (1990), *Historia de la tecnología*, Siglo XXI Editorres, Madrid,
Fernández Cuesta, G. Y Fernández Prieto, J.R. (1999): Atlas industrial de España. Desequilibrios territoriales y localización de la industria, Ediciones Nobel, Oviedo.
Fischer, G. N., (1983), *Le Travail et son espace*, Ed. Dunod, París.
González Tascón, I., (1987), *Fábricas hidráulicas españolas*, CEHOPU, Madrid.
González Vílchez, M., (1981), *Historia de la arquitectura inglesa en Huelva*, Universidad de Sevilla, Sevilla

Hudson, K., (1976), *Industrial Archaeology. A New Introduction*, Ed. John Baker, Londres.
I Jornadas Ibéricas del Patrimonio Industrial y la Obra Pública, (1994), Consejería de Cultura, Sevilla.
Jornadas sobre la protección y revalorización del patrimonio industrial, (1984), Departamento de Cultura del Gobierno Vasco, Bilbao.
Laboratorio de Ética. (2000), *La imagen de la ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona.
Litvak, L., (1980), *Transformación industrial y literatura en España (1895-1905)*, Ed. Taurus Madrid.
López García, M., (1986), *MZA. Historia de sus estaciones*, Turner, Madrid.
Lynch, Kevin. *La imagen de la ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona, 2000.
Marangoni, B. (2005), *Paesaggi. Interpretazioni. Esperienze in Emilia-Romagna.* Regione Emilia-Romagna,
Martín, J., (1991), *Urbanismo y arquitectura industrial en Puerto de Sagunto*, Caja de Ahorros de Sagunto, Sagunto.
Méndez, M. (2004), "*Herity para la calidad en la gestión para el público de los bienes culturales*", en Actas del III Congreso Internacional sobre Musealización de Yacimientos Arqueológicos. De la excavación al público.
Ministerio de Medio Ambiente, (2006), *Guía europea de observatorio del patrimonio rural CEMAT*, Madrid.
Muller, I., (2000) "Viaje a la cuenca del Ruhr", *Pasajes de Arquitectura y Crítica*, nº 2.
Nobile, P. y Marcotti, G., (1993) "Transformación de las áreas industriales abandonadas del Área Metropolitana de Milán".
Munda, G. (2003), "Sostenibilidad urbana y patrimonio cultural: un enfoque multidimensional" en *Ecotropia*,
Muntañola, J. (2000)*, Topogénesis: fundamentos de una nueva arquitectura,* Edicions UPC, Barcelona.
Muntañola, J., (2007), *Las Formas del Tiempo: Arquitectura, Educación y Sociedad (Volumen I*: *Hacia una Arquitectura Dialógica)*, Editorial Abecedario, Badajoz.
Nadal Oller, J. (dir.) (2003): *Atlas de la industrialización de España 1750- 2000*, Fundación BBVA / Ed. Crítica, Madrid
Nys, Ph. (1999), "Fatale attraction? Les passions du patrimoine", *Les carnets du paysage,* ENSEP/Actes Sud,.
Pardo Abad, C. J. (1991), Consideraciones en torno al concepto de vaciado industrial. *Estudios geográficos,* nº 52.
Parejo, A. (2001): "Industrialización, desindustrialización y nueva industrialización de las regiones españolas (1950-2000). Un enfoque desde la historia económica", *Revista de Historia Industrial*, nº 19-20
Planning Policy Guidance Note 15 (PPG15), 'Planning and the Historic Environment', DETR, September 1994.
Procesos de decisión y creación de nuevos recursos, Zaragoza.
Rapoport, A., (2008), *Arquitectonics: Mind, Land & Society,* nº 15-16, Edicions UPC, Barcelona.
Regeneration and the Historic Environment: Heritage as a Catalyst for Better Social and Economic Regeneration, English Heritage, January 2005.
Roselló, D. (2004), *Diseño y evaluación de proyectos culturales*, Ariel, Barcelona.
Rubes Editorial i Institut de Ciencia i Tecnologia Ambiental (UAB), Barcelona.

Sabaté, J. (2005), “De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje”, en *Identidades. Territorio,*
San Martín, I. (2000), “Paisaje y territorio: El paisaje en la planificación ecológica”, en *Ciudad, Territorio*
Schleipen, D., (2000) “IBA Emscher Park”,_*Quaderns D’Arquitecture i Urbanisme*, nº 230.
Sobrino, J. (Coord), (2006), Patrimonio Industrial de Andalucía. Portfolio Fotográfico, Edita Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla.
Sobrino, J., (1996), *Arquitectura industrial en España (1830-1990)*, Ed. Cátedra, Madrid.
Sobrino, J., (1998), *Arquitectura de la Industria en Andalucía*, IFA-Universidad de Jaén, Sevilla.
Stratton, M. (ed.), (2000) *Industrial Buildings. Conservation and Regeneration*, E & FN Spon, Londres.
Tandy, C., (1979), *Industria y paisaje*, IEAL,. Madrid.
The Role of Historic Buildings in Urban Regeneration, House of Commons, ODPM: Housing, Planning, Local Government and the Regions Committee, July 2004.
Trinder, B., (1982), *The Making of the Industrial Landscape*, Ed. Phoenix, Londres.
VV. AA. (1993), *Obras hidráulicas en América Colonial* [cat. exp.], MOPTMA, Centro de Publicaciones, Madrid.
VV. AA. *Preservación de la arquitectura industrial en Iberoamérica y España*. (2001), Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (*Cuadernos*, XII), Sevilla.
VV. AA., (1986), *La obra pública, patrimonio cultural* [cat. exp.] MOPU, Centro de Publicaciones, Madrid.
VV.AA. Jornadas Europeas de Patrimonio (2008), El Paisaje Industrial en Andalucía, Edita Consejería de Cultura, Sevilla.
y Patrimonio. Materiales de investigación, Universidad de Valladolid, Valladolid.
Zoido, I. y Venegas, C. (coord.). (2002) *Paisaje y ordenación del territorio*, Junta de Andalucía, Sevilla.

- Web sobre aspectos teóricos de los paisajes industriales: http://industrial-landscape.com/index.html
- Web de fotografías y vídeos sobre paisajes industriales: http://www.edwardburtynsky.com/
- Web de la asociación española de patrimonio industrial: http://www.ticcih.es
- Web del Plan Nacional de Patrimonio Industrial http://www.mcu.es/patrimonio/MC/IPHE/PlanesNac/PlanIndustrial/PatrimonioIndustrial.html
- Web del Ministerio de Cultura sobre paisajes industriales: http://www.mcu.es/MC/2008/EUPA/EUPA2008/ccaa.html
- Web del Foro de Arquitectura Industrial en Andalucía: http://www.juntadeandalucia.es/viviendayordenaciondelterritorio/forodearquitectura/Render.php?id=37
- Web del IAPH sobre paisajes culturales: www.juntadeandalucia.es/cultura/**iaph**/nav/navegacion.jsp?entrada=/portal/Tematicas/Laboratoriodel**paisaje**/&seccion